REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE
Honneur - Fraternité - Justice

PREMIER MINISTRE

VISA DGLTEJO

DECRET N° é é ……PORTANT APPLICATION DES DISPOSITIONS DE LA LOI N° 2011- 020 DU 27 FEVRIER 2011 PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE

Sur rapport du Ministre de lôEquipement et des Transports

VU : *La Constitution du 20 Juillet 1991, rétablie et modifiée aux termes de la loi Constitutionnelle n°2006-014 du 12 Juillet 2006 ;*

VU : *Loi n° 020 -2011 du 27 Février 2011 portant code de lôaviation civile*

VU : *Le Décret 157-2007 du 06 Septembre 2007 relatif au conseil des Ministres et aux attributions du Premier Ministre et des Ministres ;*

VU *: le décret n° 94-2009 du 11 Aout 2009 portant nomination du Premier Ministre ;*

VU *: Le décret n°0196-2010 du 16 Décembre 2010 portant nomination de certains membres du Gouvernement*

VU : *Le Décret n°042-2010 du 06 Avril 2010 fixant les attributions du Ministre de lôEquipement et des Transports et lôorganisation de lôadministration centrale de son département ;*

LE CONSEIL DES MINISTRES ENTENDU LE é é é é é ..

DECRETE

LIVRE I - dispositions générales

TITRE I Agence nationale de lôaviation civile

CHAPITRE I - Statut et missions

ARTICLE 1

En application de l'article 1 de la loi portant code de l'aviation civile, l'Administration de

l'aviation civile prend la forme d'un établissement public national à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière dénommé Agence Nationale de l'Aviation Civile, ANAC en abrégé.

L'ANAC est placée sous la tutelle technique du ministre chargé de l'aviation civile

Le siège social de l'ANAC est établi à Nouakchott. Il peut être transféré en tout autre lieu du territoire par décision du gouvernement, sur proposition de son conseil d'administration.

L'ANAC a pour mission de participer à la conception de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile et de la mettre en œuvre, d'élaborer la législation et la réglementation de l'aviation civile, d'assurer des tâches de gestion ainsi que la supervision des activités de l'aviation civile, notamment du point de vue de la sécurité et de la sûreté.

ARTICLE 2

Au titre de ses compétences d'ordre général, l'ANAC est chargée :

a) De l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie en matière d'aviation civile et de transport aérien en application des orientations prioritaires nationales ;

b) De la coordination de l'ensemble des activités, aéronautiques et aéroportuaires ;

c) Du suivi de l'activité des organisations internationales et régionales intervenant dans le domaine de l'aviation civile et dont la Mauritanie est membre;

d) De la négociation des accords internationaux en matière de droit aérien dans le cadre des habilitations et mandats spéciaux conférés par l'Etat ;

e) De la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par la Mauritanie ;

f) Du suivi des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile.

g) Du suivi de la gestion en régie, en concession, en mandat et en délégation, des services publics et de la gestion du patrimoine de l'Etat affecté à l'aviation civile ;

h) De la promotion de l'aviation civile en Mauritanie.

ARTICLE 3

I. ð En application de l'article 3 de la loi portant code de l'aviation civile, l'ANAC est chargée d'élaborer et de proposer au ministre chargé de l'aviation civile, à la demande dudit ministre ou de sa propre initiative, la législation et la réglementation relatives aux différents aspects de l'aviation civile ainsi que leurs amendements.

Lorsque cette législation ou cette réglementation intéresse un ou plusieurs autres départements ministériels, les services ou organismes compétents de ces ministères sont associés à l'élaboration de celles ci.

II. ð Dès l'entrée en vigueur d'un instrument de droit aérien international ou d'un amendement à un instrument de droit international auquel la Mauritanie est partie, l'ANAC élabore, si nécessaire, les dispositions législatives et/ou réglementaires d'intégration dudit instrument ou dudit amendement dans le droit mauritanien et les transmet sans délai au ministre chargé de l'aviation civile.

III. ð Dès la notification à la Mauritanie de l'entrée en vigueur de toute annexe ou de tout amendement à une annexe à la convention de Chicago du 7 décembre 1944, comme prévu à l'article 90 de ladite convention, l'ANAC :

- élabore les dispositions législatives et/ou réglementaires permettant la prise en compte en droit mauritanien de l'annexe ou de l'amendement à une annexe à la convention de Chicago ;

- identifie les éventuelles différences avec les normes et pratiques recommandées (SARP) contenues dans l'annexe ou dans l'amendement à une annexe à la convention de Chicago,
- et transmet sans délai ces éléments au ministre chargé de l'aviation civile.

En outre, dès l'adoption des dispositions législatives et/ou réglementaires, l'ANAC notifie toute différence à l'OACI et procède à la diffusion dans la publication d'informations aéronautiques des différences importantes au sens de l'annexe 15 à la convention de Chicago.

ARTICLE 4

L'ANAC est chargée :

a) De l'instruction et de la délivrance ou du renouvellement aux propriétaires d'aéronefs, ainsi que du suivi de l'application des autorisations, certificats et décisions individuelles prévus par la loi portant code de l'aviation civile en vue d'attester la navigabilité des aéronefs ou d'autoriser leur circulation ;

b) De l'instruction et de la délivrance ou du renouvellement aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs, aux organismes chargés de la gestion et du suivi du maintien de leur navigabilité et aux organismes de maintenance, ainsi que du suivi de l'application des autorisations, certificats et agréments prévus par la loi portant code de l'aviation civile en vue d'assurer la conformité de l'entretien des aéronefs ;

c) De l'instruction et de la délivrance ou du renouvellement aux entreprises de transport aérien public, aux entreprises de travail aérien, aux exploitants d'aérodromes, aux prestataires de services d'information de vol pour les aérodromes non contrôlés, aux fournisseurs de matériels de lutte contre l'incendie et aux écoles de formation, ainsi que du suivi de l'application des autorisations, certificats, permis et agréments prévus par la loi portant code de l'aviation civile en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation et, pour les écoles, la qualité de la formation, sous réserve de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre de la défense pour l'autorisation de création ou d'ouverture d'un aérodrome ;

d) De l'instruction et de la délivrance ou du renouvellement aux exploitants d'aérodromes, aux entreprises de transport aérien public, aux entreprises qui leur sont liées par contrat, aux autres personnes autorisées à occuper ou utiliser les zones non librement accessibles au public des aérodromes, aux organismes de formation des personnels, aux fabricants ou distributeurs de matériels de détection, ainsi que du suivi de l'application des approbations, autorisations, certificats et agréments prévus par la loi portant code de l'aviation civile en vue d'assurer la sûreté des vols ; ces tâches incluent l'approbation et le suivi des programmes de sûreté et des plans de gestion de crise des exploitants d'aérodromes, des entreprises de transport aérien public et des entreprises ou organismes autorisés à occuper ou utiliser la zone réservée des aéroports ;

e) De l'instruction et de la délivrance ou du renouvellement aux organisateurs, ainsi que du suivi de l'application des autorisations de manifestations aériennes en collaboration avec les départements concernés ;

f) De l'organisation des examens aéronautiques et de la délivrance, du renouvellement, de la prorogation ou de la validation des brevets, licences, certificats et qualifications du personnel de l'aéronautique civile ;

g) De l'instruction et de la délivrance aux fabricants de matériels ou leurs mandataires et aux concepteurs de systèmes destinés à un prestataire de services de la navigation aérienne, ainsi que du suivi de l'application des autorisations, certificats et agréments prévus par la loi portant code de l'aviation civile en vue d'assurer la sécurité des services

de la navigation aérienne.

h) De l'instruction et du suivi des certificats et agréments délivrés aux prestataires de services d'assistance en escale.

ARTICLE 5

Sans préjudice des dispositions de l'article 4 du présent décret, l'ANAC est chargée de contrôler de façon continue le respect par l'ensemble des opérateurs du secteur des normes de sécurité établies par la loi portant code de l'aviation civile et ses actes d'application conformément aux annexes à la convention de Chicago du 7 décembre 1944.

ARTICLE 6

L'ANAC est l'autorité compétente pour coordonner et contrôler la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile.

À ce titre, elle est chargée :

a) De l'instruction, de la délivrance et du suivi de l'application des différentes autorisations et approbations prévues par la loi portant code de l'aviation civile en vue d'assurer la sûreté des vols comme prévu au d) de l'article 4 du présent décret ;

b) De l'approbation et du suivi du programme de sûreté d'aéroport prévu à l'article 216 du présent décret ;

c) suivi du plan d'urgence d'aéroport prévu à l'article 218 du présent décret ;

d) De l'approbation de l'élaboration et du suivi du plan de gestion de crise prévu à l'article 253 du présent décret ;

e) De veiller à ce que le coordonnateur de la sûreté d'aéroport et le Comité de sûreté d'aéroport soient établis dans les conditions prévues aux articles 215, 216 et 217 du présent décret ;

f) De veiller à ce que les autorités ou entités compétentes pour la délivrance des titres de circulation des personnes et des véhicules en zone réservée des aérodromes se conforment à la réglementation en la matière ;

g) De veiller à ce que les entités et services en charge des contrôles de sûreté se conforment à leurs obligations légales :

- qu'ils assurent effectivement l'ensemble des tâches de sûreté qui leur ont été assignées par le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile ;
- qu'ils disposent des moyens humains et matériels, notamment de détection et de télécommunications, nécessaires à l'accomplissement de ces tâches ;
- que les procédures, matériels et équipements utilisés pour les contrôle de sûreté soient conformes à la législation et à la réglementation en vigueur ;

h) De veiller à ce que les entités ayant des responsabilités opérationnelles en matière de sûreté se conforment à leurs obligations en matière de formation de leur personnel à la sûreté.

ARTICLE 7

L'ANAC est chargée de contrôler l'application des dispositions réglementaires relatives aux droits des passagers aériens comme prévu à l'article 499 du présent décret.

ARTICLE 8

Dans le cadre des orientations définies par l'Etat, l'ANAC est chargée d'élaborer et de mettre en œuvre le plan de développement du transport aérien, et notamment :

- d'établir les projets de modernisation ou de création des infrastructures et des installations aéronautiques ;
- de planifier les investissements, et d'en d'assurer, à la demande du gouvernement, la maîtrise d'ouvrage déléguée.

ARTICLE 9

Sans préjudice de l'application de la législation et de la réglementation en matière de contrôle économique, l'ANAC assure la supervision économique des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSP).

Cette supervision doit avoir pour objet de vérifier, notamment :

a) Que les aéroports et les ANSP n'appliquent pas de pratiques anticoncurrentielles ou n'abusent pas de leur position dominante ;
b) La non-discrimination et la transparence dans l'application des redevances ;
c) Que les investissements dans les capacités répondent aux besoins présents et futurs ;
d) La qualité du service rendu.

Pour l'exercice de cette fonction de supervision, l'ANAC procède à l'examen des informations qui doivent lui être transmises par les exploitants d'aéroports et les services de navigation aérienne en vertu des dispositions de la loi portant code de l'aviation civile Elle peut également consulter les usagers du transport aérien.

Les services de navigation aérienne et les aéroports internationaux font l'objet d'une supervision annuelle dont les conclusions sont transmises au ministre chargé de l'aviation civile et au ministre de l'économie.

ARTICLE 10

L'ANAC est chargée du contrôle de la facilitation. Elle s'assure de l'application des normes en matière de formalités et de procédure à l'entrée, au transit et à la sortie des personnes, des marchandises et du courrier du territoire mauritanien.

ARTICLE 11

L'ANAC est chargée de la tenue des registres aéronautiques dans les conditions prévues par la loi portant code de l'aviation civile

ARTICLE 12

L'ANAC est chargée de recevoir la déclaration d'accident ou d'incident d'aviation civile prévue au Titre IV du Livre VII de la loi portant code de l'aviation civile et de la traiter selon les modalités définies par l'arrêté prévu à l'article 587 du présent décret.

L'ANAC met en œuvre le système de base de données prévu par l'article 588 du présent décret comportant les informations issues des comptes rendus d'événements ainsi que les informations relatives aux accidents et incidents d'aviation civile.

ARTICLE 13

L'ANAC participe au contrôle des nuisances sonores aéroportuaires dans les conditions prévues aux articles 377 à 381 du présent décret.

ARTICLE 14

L'ANAC est autorisée à exercer des activités annexes, directement ou par l'intermédiaire d'une filiale ou d'une entreprise dans laquelle elle détient une participation, sous réserve que ces activités :

- d'une part, soient techniquement et commercialement le complément normal de la mission principale de l'ANAC ou du moins connexe à ces activités ;
- d'autre part, soient à la fois d'intérêt général et directement utiles à l'ANAC.

ARTICLE 15

Pour l'exercice de ses missions, l'ANAC procède, notamment, à des inspections, à des contrôles et à des vérifications, dans le cadre d'un programme préétabli ou de façon inopinée dans les conditions prévues par La loi portant code de l'aviation civile

L'ANAC peut déléguer à un organisme technique qu'elle habilite à cet effet certaines de ses attributions de contrôle dans les conditions prévues par la loi portant code de l'aviation civile. L'organisme technique doit présenter toutes les garanties d'indépendance par rapport aux opérateurs de l'aviation civile visés par les contrôles et recourir à des procédures et à des documents conformes aux normes mauritaniennes.

ARTICLE 16

Pour l'exercice de ses missions de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ,l'ANAC dispose des prérogatives prévues par la loi portant code de l'aviation civile, et notamment, selon le cas :

a) L'accès aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel, aux équipements, aux installations où s'exercent les activités contrôlées ou inspectées et aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle ou l'inspection est exercé ;
b) La possibilité de suspendre ou de retirer les autorisations, approbations, certificat et licences mentionnés à l'article 4 du présent décret ;
c) La possibilité de prescrire des mesures correctives en cas de non conformité aux règles de sécurité ou de sûreté et d'en suivre la mise en œuvre ;
d) La possibilité de prendre des mesures conservatoires ou compensatoires en cas de risque pour la sécurité ou la sûreté ;
e) La constatation des infractions et des manquements aux dispositions de la loi portant code de l'aviation civile et des actes pris pour leur application ;
f) La possibilité de prononcer des sanctions administratives en cas de manquements à certaines dispositions réglementaires de la loi portant code de l'aviation civile et de ses actes d'application.

ARTICLE 17

L'ANAC conseille les opérateurs du secteur sur la mise en œuvre des normes et des mesures de sécurité et de sûreté qui les concernent.

Article 18

L'ANAC est membre de droit des commissions, comités, assemblées et conseils institués par la réglementation dont l'objet se rapporte à ses missions.

CHAPITRE II - ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT

SECTION 1 ï LE CONSEIL DâADMINISTRATION

ARTICLE 19

L'ANAC est administrée par un conseil d'administration régi par les dispositions du décret n° 90-118 du 19 août 1990 fixant la composition, l'organisation et le fonctionnement des organes délibérants des établissements publics.

ARTICLE 20

Le conseil d'administration comprend outre le président :

1. un représentant du ministre chargé de l'aviation civile,
2. un représentant du ministre chargé de l'économie,
3. un représentant du ministre chargé du budget,
4. un représentant du ministre chargé de la défense
5. un représentant du ministre chargé de la sécurité intérieure
6. un représentant du ministre de l'environnement,
7. un représentant du ministre chargé du tourisme
8. un représentant du ministre chargé de la santé
9. un représentant du ministre des affaires étrangères
10. un représentant élu par les salariés de l'établissement

Les membres du conseil d'administration sont nommés par décret pris en conseil des Ministres sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile.

Le directeur général et le directeur financier assistent aux séances du conseil d'administration avec voix consultative.

Le conseil d'administration peut inviter à ses réunions toute personne dont il juge l'avis, les compétences ou les qualités utiles à la discussion des points inscrits à l'ordre du jour.

Au titre de leurs fonctions, les membres du conseil perçoivent des indemnités ou avantages conformément à la réglementation applicable.

ARTICLE 21

La durée du mandat des membres du conseil d'administration est de trois ans, renouvelable.

En cas de vacance par décès, démission ou pour toute autre cause, notamment en cas de perte de la qualité pour laquelle les membres du conseil d'administration ont été nommés, il est pourvu à leur remplacement dans les conditions suivantes :

- les représentants de l'Etat sont remplacés dans les conditions prévues par l'article 20 du présent décret ;
- le représentant des salariés est remplacé par le suivant de la liste sur laquelle ils ont été élus dans l'ordre des résultats des élections ; la nomination est prononcée par décret.

Le mandat d'un nouveau membre expire à la date à laquelle aurait normalement pris fin celui de son prédécesseur.

Les vacances de siège des membres du conseil d'administration sont portées à la connaissance du ministre chargé de l'aviation civile par le président du conseil d'administration.

ARTICLE 22

Il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt personnel direct ou indirect dans une entreprise concluant un marché avec l'ANAC, sauf accord conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances.

Lorsque le conseil d'administration examine un marché ou une convention susceptible d'être passé avec une entreprise dans laquelle un administrateur détient un intérêt personnel direct ou indirect, l'administrateur intéressé ne prend pas part à la délibération.

ARTICLE 23

Le président du conseil d'administration est nommé par décret sur proposition du ministre charge de l'aviation civile

ARTICLE 24

Le représentant des salariés dispose d'un crédit de quinze heures par mois pour l'exercice de son mandat.

ARTICLE 25

Le conseil d'administration se réunit, sur la convocation de son président, aussi souvent qu'il est nécessaire et au moins trois fois par an.

Le conseil se réunit également à la demande de la majorité de ses membres.

Le conseil ne peut valablement délibérer que si le quorum est atteint

Un membre du conseil d'administration peut donner procuration à un autre membre du conseil d'administration. Nul ne peut être porteur de plus d'une procuration.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Le secrétariat du conseil d'administration est assuré par le directeur général de l'Agence.

Il est établi un procès-verbal de chaque séance, signé par le président et par deux membres du conseil désignés à cet effet en début de séance. Les procès-verbaux sont transcrits sur un registre spécial.

ARTICLE 26

I. ð Le conseil d'administration est investi de tous les pouvoirs nécessaires pour orienter, impulser et contrôler les activités de l'ANAC sous réserve des pouvoirs reconnus à l'autorité de tutelle et du ministre chargé des finances .

II. ð Le conseil d'administration délibère sur la gestion des biens de l'ANAC.

III. ð Sur proposition du directeur général, le conseil d'administration arrête l'organisation, la structure et le fonctionnement des services de l'ANAC.

IV. — Le conseil d'administration délibère sur les matières suivantes :

- les prévisions de recettes et de dépenses et les modifications à y apporter ;
- les comptes, le bilan et l'inventaire de l'établissement ;

- le contrat programme entre l'Etat et l'ANAC ;
- le rapport annuel d'activité ;
- l'octroi d'hypothèques, de cautions ou garanties ;
- l'affectation des résultats ;
- les règles générales d'emploi des disponibilités et des réserves ;
- les plans de développement du transport aérien et les plans d'investissements ;
- les emprunts ;
- les acquisitions, aliénations, échanges, constructions et grosses réparations d'immeubles;
- les actions judiciaires ;
- les dons et legs ;
- les effectifs, les conditions d'emploi et de rémunérations du personnel ;
- la prise, l'extension ou la cession de participations financières et, d'une manière générale, les conditions dans lesquelles l'ANAC accorde son concours ou accepte les concours extérieurs ;
- la création de filiales ;
- la désignation de la commission des marchés prévue à l'article 52 du présent décret
- tout contrat, tout acte de concession, toute convention et tout marché ;
- les concours financiers apportés par l'établissement.

V. ð Sous réserve des droits des concessionnaires, le conseil d'administration administre le domaine confié à l'établissement public.

VI. ð En application de l'article 29 de l'ordonnance n° 90-09 du 4 avril 1990 portant statut des établissements publics et des sociétés à capitaux publics, et régissant les relations de ces entités avec l'Etat, le conseil d'administration doit instituer un mécanisme de contrôle financier interne.

VII. ð Le conseil d'administration donne son avis sur toutes les questions qui lui sont soumises par le ministre chargé de l'aviation civile

VIII. ð Le conseil établit son règlement intérieur.

IX. ð Pour le contrôle et le suivi de ses délibérations, le conseil d'administration désigne en son sein un comité de gestion composé de quatre membres dont le président.

ARTICLE 27

Dans des conditions qu'il détermine, et à l'exclusion notamment de l'approbation de l'état prévisionnel des recettes et des dépenses et des comptes, le conseil d'administration peut déléguer une partie de ses pouvoirs au directeur général, sous réserve pour lui d'agir dans le cadre des programmes de l'établissement et dans la limite des crédits ouverts par ses budgets.

Le directeur général rend compte au conseil d'administration des décisions qu'il a prises par délégation de ce conseil.

ARTICLE 28

I. ð Aux fins d'exercice des pouvoirs de tutelle, sont transmis au ministre chargé de l'aviation civile les procès-verbaux des réunions du conseil d'administration et les documents

qui s'y rapportent concernant :

a) La composition de la commission des marchés de l'Agence ;
b) Les plans de développement du transport aérien et, le cas échéant, le contrat programme ;
c) Les programmes d'investissements ;
d) Les plans de financement ;
e) Les budgets de financement sur fonds publics ;
f) Les ventes immobilières ;
g) Les emprunts, les garanties et les prêts ; ;
h) Les participations financières ;
i) Les états financiers;
j) L'échelle des rémunérations.

Cette transmission intervient dans les huit jours suivant la réunion correspondante du conseil d'administration.

II. ð Les actes et documents ayant une incidence financière sont communiqués au ministre chargé des finances dans les conditions prévues au I du présent article.

III. ð Sauf opposition du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre chargé des finances dans un délai de quinze jours à compter de leur réception par lesdits ministres, les délibérations du conseil d'administration relatives aux matières énumérées aux b) à k) du I du présent article sont exécutoires.

Sauf opposition du ministre chargé de l'aviation civile dans un délai d'un mois à compter de leur réception par ledit ministre, les délibérations du conseil d'administration relatives au domaine mentionné au a) du I du présent article sont exécutoires.

IV. ð Sous réserve du pouvoir de substitution exercé par le ministre chargé de l'aviation civile, dans les conditions prévues à l'article 20 de l'ordonnance n° 90.09 du 4 avril 1990, en ce qui concerne l'inscription au budget des dettes exigibles et des charges obligatoires, les délibérations du conseil d'administration non visées par le présent article sont exécutoires dès leur adoption.

SECTION 2 ï LE DIRECTEUR GENERAL

ARTICLE 29

I. ð Le directeur général met en œuvre la politique arrêtée par le conseil d'administration et assure l'exécution de ses délibérations.

II. ð Les compétences du directeur général liées au fonctionnement de l'ANAC sont :

a) Il est responsable de la bonne marche de l'établissement, de sa bonne gestion économique et financière ;
b) Il autorise tout marché dont le montant est inférieur à un seuil qui lui est fixé par la réglementation en vigueur;
c) Il signe tous actes et contrats ;
d) Il représente l'établissement en justice ;
e) Il détermine l'organisation, la structure et le fonctionnement des services de l'ANAC qui doivent être approuvés par le conseil d'administration ;

f) Il recrute, nomme et licencie le personnel propre à l'établissement, à l'exception du directeur général adjoint et du directeur financier. Il a autorité sur ce personnel ;

g) Il est ordonnateur des dépenses et des recettes. Il peut désigner des ordonnateurs secondaires ;

h) Il arrête les comptes et le bilan de l'établissement ;

i) Il présente chaque année au conseil d'administration le rapport annuel d'activité de l'établissement et l'état prévisionnel de recettes et de dépenses.

III. ð Les compétences du directeur général pour la mise en œuvre des missions dévolues à l'ANAC :

a) Il délivre, suspend et retire les autorisations, approbations, agréments, certificats et licences mentionnés à l'article 4 du présent décret dans les conditions prévues par la loi portant code de l'aviation civile ;

b) Il arrête, en concertation avec les chefs de service de l'établissement, le programme des contrôles, inspections et vérifications, notamment en matière de sécurité et de sûreté ;

c) Il nome les inspecteurs de l'ANAC pour l'exercice de leurs fonctions dans les conditions prévues à l'article 57 du présent décret ;

d) Il prononce ou confirme les mesures conservatoires ou compensatoires prévues par le la loi portant code de l'aviation civile en cas de risque pour la sécurité ou la sûreté ;

e) Il supervise l'élaboration de la législation et de la réglementation dont l'ANAC a la responsabilité en vertu de l'article 3 du présent décret ;

f) Il approuve le programme de sûreté d'aéroport ;

i) Il approuve le plan d'urgence d'aéroport ;

g) Il élabore en concertation avec les intervenants concernés le plan de gestion de crise des services de l'Etat sur l'aéroport ;

h) Il prononce des sanctions administratives en cas de manquements constatés aux dispositions réglementaires de la loi portant code de l'aviation civile et des actes pris pour leur application dans les conditions prévues par la loi portant code de l'aviation civile ;

i) Il représente ou désigne le représentant de l'ANAC au sein des commissions, comités, assemblées et conseils dont l'objet se rapporte aux missions de l'établissement.

j) Il peut, habiliter un organisme technique à exercer certaines des attributions de contrôle de l'ANAC ;

k) Il négocie les accords internationaux en matière de droit aérien dans les conditions prévues au d) de l'article 2 du présent décret.

ARTICLE 30

Le directeur général est assisté d'un directeur général adjoint sur lequel il a autorité.

Le directeur général et le directeur général adjoint sont nommés par décret en conseil des ministres pour un mandat de trois ans renouvelable, pris sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile. Il est mis fin à leurs fonctions dans les mêmes formes.

ARTICLE 31

Le directeur général peut déléguer au directeur général adjoint, une partie des attributions qui lui ont été confiées .Il peut également lui déléguer sa signature.

ARTICLE 32

Le directeur général peut déléguer aux agents de l'établissement qu'il aura désignés, une partie des attributions qui lui ont été confiées. Il peut également déléguer ses compétences et sa signature dans la limite des attributions des agents concernés.

SECTION 3 ï LE DIRECTEUR FINANCIER

ARTICLE 33

La comptabilité de l'ANAC est tenue par le directeur financier nommé par le conseil d'administration sur proposition du directeur général.

Le directeur financier est responsable, conformément à l'ordonnance portant règlement général de la comptabilité publique, de la passation des écritures, de la tenue des livres journaux et de la présentation, dans les délais utiles, de tous les documents financiers et comptables de l'ANAC. Il est justiciable de la chambre financière de la cour suprême.

ARTICLE 34

Des comptables secondaires peuvent être désignés par le conseil d'administration, sur proposition du directeur général et avec l'agrément du directeur financier.

Les comptables secondaires relèvent de la responsabilité et de l'autorité du directeur financier.

CHAPITRE III - REGIMES ADMINISTRATIF, FINANCIER ET COMPTABLE

SECTION 1 ï DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 35

Les ressources de l'établissement comprennent :

a) Le produit des redevances pour les services rendus par l'ANAC prévues à la section 2 du présent chapitre ;

b) Le produit des redevances aéronautiques et extra-aéronautiques, sous réserve des droits des concessionnaires ;

c) Le produit des droits fixes ou forfaitaires pour les services rendus par l'ANAC ne pouvant faire l'objet d'une redevance ;

d) Le produit de la vente, après déclassement, des éléments du domaine public aéronautique et l'indemnité éventuelle en cas de transfert de gestion ;

e) Les indemnités versées par l'Etat en cas d'affectation à son domaine privé d'immeubles utilisés par l'établissement public ;

f) Les legs, libéralités et fonds de concours de toute nature ;

g) Le revenu des biens et des disponibilités placés ;

h) Les dotations reçues de l'Etat ;

i) Toutes les ressources dont il peut légalement disposer.

ARTICLE 36

Un commissaire aux comptes, désigné par arrêté du ministre chargé des finances, a pour mandat de vérifier les livres, les caisses et le portefeuille de l'ANAC et de contrôler la régularité et la sincérité des inventaires, des bilans et des comptes.

À cet effet, il peut opérer à tout moment les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et fait rapport au conseil d'administration. S'il le juge opportun, le commissaire aux comptes peut demander la convocation d'une session extraordinaire du conseil d'administration.

L'inventaire, le bilan et les comptes de chaque exercice doivent être mis à la disposition du commissaire aux comptes avant la réunion du conseil d'administration ayant pour objet leur adoption qui se tient dans un délai de trois mois suivant la clôture de l'exercice. Le commissaire aux comptes assiste à cette réunion.

Le commissaire aux comptes établit un rapport dans lequel il rend compte de l'exécution du mandat qui lui a été confié et signale, , les irrégularités et inexactitudes qu'il aurait relevées. Ce rapport est transmis au conseil d'administration et au ministre des finances.

Les honoraires du commissaire aux comptes sont fixés par le conseil d'administration, conformément à la réglementation applicable.

ARTICLE 37

L'ANAC est soumise aux contrôles budgétaires et comptables prévus par les lois et règlements en vigueur.

SECTION 2 ï LE PERSONNEL

ARTICLE 38

Le personnel de l'ANAC est régi par le code du travail et la convention collective .

SECTION 3 - REDEVANCES

ARTICLE 39

Font l'objet de redevances , les services rendus par l'ANAC en vertu des dispositions des a, b, c, d et f de l'article 4 du présent décret.

Pour l'établissement du montant de ces redevances, le coût complet des services rendus est pris en compte. Le coût complet comprend les charges de personnel, y compris les pensions de retraite et les charges de formation initiale et continue, les coûts d'études, les coûts du capital et de l'amortissement des immobilisations et les coûts de fonctionnement, ainsi qu'une quote-part des frais d'administration des personnels et de gestion financière correspondant à leur participation à l'exécution de ces services.

ARTICLE 40

Sous réserve des articles 43 et 44 du présent décret, les redevances pour les services rendus par l'ANAC en vertu des b), c) et d) de l'article 4 du présent décret sont dues par toute entreprise ou tout organisme postulant à la délivrance ou titulaire de l'une des autorisations requises.

Ces redevances sont, pour chaque redevable, en relation avec les coûts exposés pour l'instruction des demandes, la délivrance des autorisations et le suivi de la mise en œuvre de celles-ci, le coût complet des contrôles étant pris en compte conformément au deuxième alinéa de l'article 39 du présent décret. S'il y a lieu, elles couvrent également les interventions réalisées en vue de la délivrance des autorisations associées ou

complémentaires dans le cadre ou à l'occasion du suivi de l'activité soumise à autorisation et l'approbation du programme de sûreté de l'exploitant.

Les interventions que nécessite l'instruction d'une demande d'autorisation donnent lieu au paiement de la redevance correspondante pour la partie de l'instruction effectivement réalisée, que l'autorisation sollicitée soit ou non délivrée.

Lorsque l'entreprise ne met pas en œuvre dans les délais fixés les mesures de correction prescrites à la suite d'un contrôle ou d'une inspection, une majoration de 25 % est appliquée à la part de la redevance correspondant aux éléments qui font alors l'objet d'une surveillance renforcée, à compter du premier jour qui suit la décision d'exercer cette surveillance et jusqu'à la date de la décision qui y met fin.

Un contrôle de la déclaration des informations nécessaires au calcul d'une redevance peut être effectué pendant une période d'un an à compter de la date de cette déclaration. Ce contrôle porte sur tout document permettant de vérifier l'exactitude des informations servant au calcul de l'assiette.

Faute pour un redevable de déclarer dans les délais fixés par arrêté prévu au dernier alinéa les informations nécessaires au calcul, par l'ANAC, d'une redevance, il est mis en demeure de produire ces informations. À défaut de réponse dans les trente jours qui suivent la mise en demeure, les titres de perception ou les factures sont établis sur la base d'éléments estimés.

Les modes de calcul des redevances, leur fixation et les conditions de leur paiement sont déterminés par arrêté conjoint du Ministre chargé de l'aviation civile et des finances, sur proposition du directeur général de l'ANAC.

ARTICLE 41

I. ð La redevance « organisation des examens aéronautiques » (de l'article 4 -f du présent décret) correspond à l'organisation et à la gestion des examens aéronautiques, des épreuves d'aptitude et des contrôles de compétence prévus par l'article 185 de la loi portant code de l'aviation civile . Les personnes assujetties sont les personnes qui s'inscrivent à un examen théorique ou à une épreuve d'aptitude en vue de la délivrance d'un titre aéronautique ou d'une qualification de personnel navigant.

La redevance, variable selon le titre aéronautique ou la qualification considérée, est fixée par arrêté conjoint du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé des Finances sur proposition du directeur général de l'ANAC. L'inscription à l'examen est subordonnée au paiement de la redevance.

II. ð La redevance « titre de personnel de l'aéronautique civile » (f de l'article 4 du présent décret) correspond à la délivrance d'un titre aéronautique de personnel de l'aéronautique civile prévu par l'article 185 de la loi portant code de l'aviation civile. Les personnes assujetties au paiement de cette redevance sont les personnes auxquelles un titre aéronautique ou une qualification de personnel de l'aéronautique civile est délivré. La redevance est fixée par arrêté conjoint du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé des Finances sur proposition du directeur général de l'ANAC. La délivrance du titre considéré est subordonnée au paiement de la redevance.

III. ð La redevance « programme de formation » (f de l'article 4 du présent décret) correspond à l'approbation, prévue par l'article 188 de la de loi portant code de l'aviation civile, d'un programme de formation de personnel navigant professionnel et de personnel assurant les services du contrôle de la circulation aérienne. Les personnes assujetties sont les personnes qui sollicitent l'approbation d'un tel programme. La redevance est fixée pour chaque type de programme par arrêté conjoint du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé des Finances sur proposition du directeur général de l'ANAC. L'approbation d'un programme de formation est subordonnée au paiement de la redevance.

IV. ð Les personnels de l'aéronautique civile inscrits sur la liste des demandeurs d'emploi visée aux dispositions du code du travail sont exonérés du paiement des redevances prévues au présent article.

ARTICLE 42

La redevance « aptitude au vol » (de l'article 4 –**a-** du présent décret) est due par toute personne postulant à la délivrance ou au renouvellement d'un document de navigabilité de son suivi, de limitation de nuisances ou de station radioélectrique ainsi que par toute personne titulaire d'un tel document, au titre du contrôle sur celui-ci.

Cette redevance et les conditions de son paiement sont déterminées par arrêté conjoint du Ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé des Finances sur proposition du directeur général de l'ANAC.

ARTICLE 43

La redevance « matériels de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs » (c de l'article 4 du présent décret) correspond aux essais de vérification de la conformité aux spécifications techniques des véhicules, produits extincteurs ou équipements de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs en application de l'article 95 de la loi portant code de l'aviation civile. Les personnes assujetties sont les demandeurs des essais. La délivrance du compte rendu d'essais est subordonnée au paiement de la redevance.

ARTICLE 44

La redevance « dispositif de sûreté » (d de l'article 4 du présent décret) correspond à la certification ou à la justification des performances des équipements de détection et des autres moyens utilisés pour la sûreté du transport aérien. Les personnes assujetties sont les demandeurs de la certification des équipements de détection ou de l'attestation de justification de leurs performances. La délivrance du certificat de conformité ou de l'attestation de justification de performances est subordonnée au paiement de la redevance.

ARTICLE 45

Sous réserve des dispositions du deuxième alinéa du présent article, les redevances mentionnées dans la présente section sont recouvrées par l'ANAC pour son propre compte et sont perçues par le directeur financier de l'Agence.

Les organismes techniques habilités par l'ANAC à exercer des interventions donnant lieu à un paiement de redevances sont habilités à percevoir ces redevances.

La date de paiement indiquée sur le titre de perception ou, dans le cas prévu à l'alinéa précédent, sur la facture, ne peut-être antérieure au trentième jour qui suit la date d'émission de ce titre ou de cette facture.

Une majoration de 10 % est appliquée à la somme à payer en cas de défaut de paiement à la date spécifiée.

En l'absence de paiement ou en cas de paiement seulement partiel d'une redevance, le directeur général de l'ANAC, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, peut suspendre la décision administrative correspondante.

SECTION 4 - LA COMPTABILITE

ARTICLE 46

La comptabilité de l'ANAC est tenue suivant les règles de la comptabilité commerciale par le directeur financier.

ARTICLE 47

L'inventaire des biens meubles et immeubles et la situation des disponibilités sont dressés, à la fin de chaque exercice comptable, par les soins du directeur financier ou sous son contrôle.

Le directeur financier établit ou fait établir l'inventaire des biens immeubles privés acquis au titre de la gestion du domaine confié à l'établissement ainsi que des biens meubles et immeubles confiés par l'Etat en vue de pourvoir aux missions d'administration du domaine public aéronautique qui lui est confié.

ARTICLE 48

La garde et le maniement des fonds et valeurs de l'ANAC incombent au directeur financier qui assure la gestion de la trésorerie et du portefeuille sous l'autorité du directeur général.

Un compte peut également être ouvert auprès d'une banque de la place, au nom de l'ANAC pour permettre l'exécution des opérations en devises.

ARTICLE 49

Des régies d'avances ou des régies de recettes peuvent être instituées par le directeur général après avis du directeur financier.

ARTICLE 50

Des avances peuvent être consenties, dans les conditions fixées par décision du directeur général aux personnes chargées de mission pour le compte de l'ANAC, ainsi qu'aux personnes, sociétés ou organismes mandatés par l'établissement pour opérer pour son compte, aux entrepreneurs et aux fournisseurs.

ARTICLE 51

Les pièces justificatives de recettes et de dépenses sont conservées dans les archives du directeur financier pendant dix ans à partir de la date de clôture de l'exercice au cours duquel elles ont été établies.

SECTION 5 ï MARCHES ET CONTRATS

ARTICLE 52

L'ANAC est tenue de se conformer à la réglementation des marchés publics qui lui est applicable.

À cet effet, le conseil d'administration désigne en son sein une commission des marchés compétente pour tous les marchés destinés à répondre aux besoins de fonctionnement de l'ANAC.

Pour les marchés relatifs aux investissements de l'ANAC, les commissions départementales prévues pour les établissements publics à caractère industriel et commercial et/ou la commission centrale demeurent compétentes.

ARTICLE 53

Les dispositions de l'article 52 du présent décret sont sans préjudice de la possibilité pour l'ANAC de passer avec des tiers des contrats qui sont soumis au code des obligations et des contrats.

SECTION 6 - ETATS FINANCIERS ANNUELS

ARTICLE 54

Les états financiers de l'établissement sont préparés par le directeur financier.

Il comporte toutes informations d'importance significative sur la situation patrimoniale et financière de l'établissement ainsi que sur le résultat de l'exercice et les méthodes comptables utilisées.

CHAPITRE IV - INSPECTEURS ET INSPECTIONS

ARTICLE 55

L'ANAC est dotée d'un corps d'inspecteurs comportant des inspecteurs sécurité, des inspecteurs sûreté et, des inspecteurs spécialisés dans les autres domaines de compétence de l'Agence.

Sous l'autorité du directeur général, ces inspecteurs sont compétents pour la conduite des contrôles, inspections et vérifications de toute nature nécessaires à l'exécution des missions de l'Agence prévues au chapitre I du présent titre.

Les inspecteurs peuvent en outre être chargés de la constatation des infractions et des manquements aux dispositions du présent décret et des actes pris pour son application dans les conditions prévues par le présent décret.

ARTICLE 56

Les conditions de formation, de qualification et d'expérience que doivent remplir les inspecteurs de l'ANAC sont définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile sur rapport du Directeur Général de l'ANAC sous réserve de la prise en compte des dispositions du présent article.

Les inspecteurs de l'ANAC doivent posséder :

- des qualifications spécifiques effectuées dans des organismes de formation reconnus par l'ANAC ou par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et une formation pratique ;
- une solide connaissance de la législation et de la réglementation de la matière concernée.

Les qualifications des inspecteurs de l'ANAC doivent être mises à jour dans le cadre d'un programme de formation continue.

ARTICLE 57

I. ð Pour l'exercice de leurs fonctions, les inspecteurs sont habilités par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile Cette habilitation précise les fonctions exercées par l'inspecteur et les prérogatives prévues par la loi portant code de l'aviation civile qui y sont attachées.

II. ð Cette habilitation est valable pour une durée de deux ans. Elle peut être renouvelée, sous réserve, notamment, du respect des exigences en matière de formation continue des inspecteurs prévues à l'article 56 du présent décret. L'habilitation peut être refusée, retirée

ou suspendue par le ministre chargé de l'aviation civile lorsque la moralité ou le comportement de la personne qui en est titulaire est incompatible avec l'exercice des fonctions d'inspecteur ou lorsque le titulaire enfreint les dispositions de la loi portant code de l'aviation civile relatives à l'exercice de ses fonctions. En cas d'urgence, l'habilitation peut être suspendue immédiatement.

III. ð Les inspecteurs habilités doivent, avant d'entrer en fonction, prêter serment devant le tribunal régional de Nouakchott.

La formule du serment est la suivante :

«Je jure d'exécuter mes fonctions avec probité dans le strict respect des lois et règlements ».

ARTICLE 58

Tous les inspecteurs habilités par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et assermentés doivent être munis, dans l'exercice de leurs fonctions, d'un document d'identité officiel sous la forme d'une carte de service sur laquelle figure :

- le nom et le(s) prénom(s) exacts de l'inspecteur ;
- sa photographie ;
- son numéro d'habilitation avec la date d'expiration de cette habilitation ;
- ses fonctions, les prérogatives qui y sont attachées et leur base légale.

En outre, pour la conduite d'une inspection, d'un contrôle ou d'une vérification, les inspecteurs doivent être munis d'un ordre de mission délivré par le directeur général de l'ANAC. Les inspecteurs habilités à effectuer des inspections ou des contrôles inopinés doivent posséder à cet effet un ordre de mission permanent.

ARTICLE 59

Les inspecteurs sont tenus au secret professionnel.

ARTICLE 60

Des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile déterminent les conditions dans lesquelles sont exécutés les inspections, contrôles et vérifications, notamment en matière de sécurité et de sûreté, dans le respect des dispositions.de la loi portant code de l'aviation civile

S'il y a lieu, le directeur général de l'ANAC précise les procédures à suivre pour la conduite de ces inspections, contrôles et vérifications.

Les inspecteurs de l'ANAC assurent leurs fonctions en se référant aux dispositions de la loi portant code de l'aviation civile et des actes pris pour leur application.

ARTICLE 61

Les inspections, contrôles ou vérifications de sécurité ou de sûreté donnent lieu à l'établissement d'un rapport. L'ANAC communique sans délai à l'entité ayant fait l'objet de l'inspection, du contrôle ou de la vérification les conclusions qui la concernent.

Le rapport expose les conclusions des inspecteurs et décrit toutes les déficiences constatées. Le rapport peut contenir des recommandations concernant des mesures correctives.

ARTICLE 62

L'entité visée au premier alinéa de l'article 61 du présent décret transmet à l'ANAC une réponse par écrit dans laquelle :

a) Elle répond aux conclusions et recommandations du rapport ;

b) Elle présente un plan d'actions détaillé assorti d'un calendrier, en vue de corriger toute déficience constatée.

Lorsque le rapport ne fait état d'aucune déficience, une réponse n'est pas nécessaire.

ARTICLE 63

En fonction du risque pour la sécurité ou pour la sûreté que présentent les déficiences constatées, l'ANAC peut imposer à l'entité un calendrier pour la correction de ces déficiences et/ou prendre les mesures conservatoires ou compensatoires prévues par la loi portant code de l'aviation civile

ARTICLE 64

L'entité informe par écrit l'ANAC que les déficiences ont été corrigées. Cette dernière s'en assure par un contrôle.

TITRE II - SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

ARTICLE 65

La Politique nationale en matière de sureté de l'aviation civile repose sur la mise en place d'un système de supervision permettant de garantir au transport aérien un niveau acceptable de protection des personnes, des installations, des biens et des aéronefs comparable au plan international et fondé sur les dispositions de l'annexe17 de l'OACI de même, la politique nationale en matière de sûreté souscrit aux conventions internationales de répression des actes d'intervention illicite contre la sécurité de l'aviation civile et dans un cadre plus général, coopère avec les autres états dans la recherche de solutions appropriées permettant d'instaurer un ordre juste et équitable garantissant la stabilité et la prospérité des peuples et des nations du monde.

***ARTICLE* 66**

L'organisation de la sûreté au plan national repose sur trois (3) composantes :

- la mise en place d'un système de sûreté pérenne et sa supervision
- la coordination de la mise en œuvre des mesures de sûreté, et
- l'application effective des mesures de sûreté dans les aéroports

ARTICLE 67

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile est chargée de mettre en place et de superviser le système de sûreté permettant la mise en œuvre des objectifs définis dans la politique nationale en la matière.
A ce titre l'ANAC est l'Autorité compétente en matière de sûreté et est chargée de la répartition des tâches et des responsabilités entre les ministères et les organismes concernés par ou chargés de la mise en œuvre des mesures de sûreté.

ARTICLE 68

L'Autorité compétente met en place le cadre réglementaire national en matière de sûreté et édicte des règles et procédures à caractère obligatoire qui s'imposent au transport aérien national dans le respect des engagements bilatéraux et multilatéraux en la matière.

ARTICLE 69

Afin de réaliser pleinement les objectifs de sûreté définis dans la politique nationale en la matière, l'Autorité compétente est dotée du pouvoir de sanction, notamment la capacité de réaliser des contrôles de conformité et de qualité et la capacité de coercition lorsqu'elle estime que la réalisation de ces objectifs semblent être compromis par des manquements.

Les modalités d'exercice du pouvoir de sanction conféré à l'Autorité compétente en vertu du présent article seront définies par voie réglementaire.

ARTICLE 70

Le Ministre chargé de l'aviation devra veillera à la mise en place d'un Comité national de sûreté et de facilitation chargé de coordonner les activités de sûreté entre les ministères, les services et autres organismes de l'Etat, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et les autres entités concernées par ou chargées de la mise en œuvre des divers aspects du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

ARTICLE 71

Le Comité national de sûreté et de facilitation veillera à mettre en place une cellule d'évaluation de la menace composée des responsables des différents services de renseignement de l'état et du directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile. Les résultats de l'évaluation de la menace devront permettre d'ajuster les mesures de protection y compris dans les aéroports. Les délibérations de la cellule restent confidentielles.

ARTICLE 72

Afin de préparer les services et les organismes appelés à gérer un éventuel acte d'intervention illicite dirigé contre la sûreté de l'aviation civile, le Ministre chargé de l'aviation civile veillera à ce que soit organisé au moins tous les deux ans, un exercice de gestion de crise.
A cet effet, le comité national de sureté et de facilitation veillera à ce qu'une équipe de gestion de crise soit nommée à l'initiative du Comité de sûreté et de facilitation. Le commandant de l'équipe de gestion de crise devra être un officier supérieur de l'armée mauritanienne.

ARTICLE 73

En application de l'article 5 *de la loi portant code* de l'aviation civile est chargée, en collaboration avec les services compétents des ministères chargés de l'administration territoriale, de la sécurité, des finances, de la défense, des affaires étrangères et de la justice d'élaborer, de mettre en œuvre la réalisation du programme national de sûreté de l'aviation civile qui vise à prévenir contre tout acte d'intervention illicite et, au besoin, à y faire face.

Ce programme dont le contrôle de la mise en œuvre est réalisé par l'ANAC définit notamment les responsabilités, les procédures et les contrôles de sûreté applicables à l'aviation civile.

Sur rapport des ministres intéressés, le programme national de sûreté de l'aviation civile est adopté par décret pris en Conseil des ministres.

L'Agence nationale de l'aviation civile met à la disposition des exploitants d'aérodromes, des transporteurs aériens et des autres entités dont elle estime qu'ils y ont un intérêt légitime, les parties ou dispositions appropriées du programme national de sûreté de l'aviation civile ne faisant pas l'objet d'une publication.

ARTICLE 74

En application de l'article 6 de la loi portant code de l'aviation civile , l'Agence nationale de l'aviation civile est chargée, dans les mêmes conditions que celles prévues au premier alinéa de l'article 73 du présent décret, d'élaborer, de mettre en œuvre et de contrôler la réalisation du programme national de sécurité de l'aviation civile.

Les dispositions des deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article 78 du présent décret sont applicables au programme national de sécurité de l'aviation civile.

ARTICLE 75

En application de l'article 7 *de la loi portant code* de l'aviation civile, l'Agence nationale de l'aviation civile élabore et met en œuvre le programme national de contrôle qualité de la sécurité de l'aviation civile et le programme national de contrôle qualité de la sûreté de l'aviation civile. Sur rapport des ministres intéressés, ces programmes sont adoptés par décret pris en Conseil des ministres.

ARTICLE 76

L'Agence nationale de l'aviation civile élabore et met en œuvre un programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile visant à permettre aux équipages des aéronefs et au personnel au sol de répondre aux exigences en matière de sûreté et de réagir aux actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile. Ce programme est adopté par décret.

ARTICLE 77

L'Agence nationale de l'aviation civile est chargée, dans les mêmes conditions que celles prévues au premier alinéa de l'article 73 du présent décret, d'élaborer, de mettre en œuvre et de contrôler la réalisation du programme national de facilitation de l'aviation civile. Ce programme est adopté par décret.

ARTICLE 78

Pour l'application de l'article 8 de la loi portant code de l'aviation civile, on entend par « *Système de Gestion de la Sécurité (SGS)* » une approche structurée de gestion de la sécurité, qui englobe les structures, les responsabilités, les politiques et les procédures organisationnelles nécessaires en vue d'assurer une exploitation sûre.

Outre les prestataires de services de la circulation aérienne, sont tenus d'établir et de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité, les exploitants d'aérodrome, les entreprises de transport aérien public, les organismes de gestion de maintien de navigabilité et organismes d'entretien des aéronefs détenteurs d'un agrément ou d'une autre forme d'autorisation délivré par la Mauritanie.

L'arrêté du ministre chargé de l'aviation civile prévu à l'article 8 de la loi portant code de l'aviation civile fixe un échéancier pour la mise en œuvre des dispositions contenues dans ledit arrêté.

LIVRE II - AÉRONEFS

TITRE I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Néant.

TITRE II - IMMATRICULATION, NATIONALITE ET PROPRIETE DES AERONEFS

CHAPITRE I - IMMATRICULATION ET NATIONALITE DES AERONEFS

ARTICLE 79

L'immatriculation d'un aéronef est opérée par son inscription sur le registre prévu à l'article 12 de la loi portant code de l'aviation civile et par l'attribution corrélative d'un numéro d'ordre.

ARTICLE 80

Le registre d'immatriculation est ouvert à l'Agence nationale de l'aviation civile.

Il est tenu, sous l'autorité du directeur général de l'Agence, par un agent désigné par ses soins.

ARTICLE 81

Sont inscrits sur le registre les aéronefs dont les propriétaires remplissent les conditions fixées à l'article 13 de la loi portant code de l'aviation civile ou bénéficient, en application des deux derniers alinéas dudit article, d'une dérogation accordée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Sauf dans le cas, prévu au troisième alinéa de l'article 24 de la loi portant code de l'aviation civile, d'un aéronef en construction sur lequel une hypothèque doit être prise, l'inscription est subordonnée à la délivrance, par les services ou organismes mauritaniens habilités, soit d'un certificat de navigabilité individuel, soit d'un laissez-passer accordés dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 82

Des marques de nationalité et d'immatriculation sont affectées aux aéronefs inscrits au registre d'immatriculation.

ARTICLE 83

L'inscription d'un aéronef sur le registre comprend les mentions suivantes :

a) Les marques de nationalité et d'immatriculation ;

b) La date de l'immatriculation ;

c) Le numéro d'inscription ;

d) La description de l'aéronef (catégorie, nom du constructeur, type, série et numéro dans la série) ;

e) Les nom, prénom et domicile ou siège social du ou des propriétaires ;

f) L'aérodrome d'attache de l'aéronef.

ARTICLE 84

Tout aéronef inscrit doit porter les marques qui lui ont été attribuées. Ces marques sont composées comme suit :

- la marque de nationalité est représentée par le chiffre et la lettre majuscule « 5T » ; elle précède la marque d'immatriculation;
- la marque d'immatriculation comprend un groupe de trois lettres; elle est séparée de la marque de nationalité par un tiret.

Les lettres constituant la marque d'immatriculation sont attribuées par l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation.

ARTICLE 85

Des marques provisoires peuvent être affectées aux aéronefs en instance d'inscription au registre d'immatriculation qui doivent effectuer des vols, munis de laissez-passer mentionnant les conditions limitées de leur utilisation.

ARTICLE 86

L'emplacement des marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs, leurs dimensions et le type de caractère à utiliser sont fixés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Les marques de nationalité et d'immatriculation sont peintes sur l'aéronef ou apposées par tout autre moyen assurant le même degré de fixité. Le pilote Commandant de Bord est tenu de veiller à ce que les marques soient constamment propres et toujours visibles. Le nom d'un aéronef ou le nom et l'emblème du propriétaire peuvent être inscrits sur l'aéronef, à condition que leur emplacement, la dimension, le type et la couleur des lettres et signes ne puissent empêcher une facile identification des marques de nationalité et d'immatriculation, ni créer de confusion avec ses marques.
Sauf autorisation écrite du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'aviation Civile, aucune publicité ni aucune inscription autre que celles prévues par le présent chapitre ne doit apparaître sur une surface extérieure d'un aéronef.

ARTICLE 87

Tout aéronef inscrit porte une plaque d'identité. Les dimensions de cette plaque, sa consistance et son emplacement ainsi que les indications qui doivent y figurer sont fixés par l'arrêté prévu à l'article 86 du présent décret.

ARTICLE 88

L'inscription au registre d'immatriculation détermine l'identité d'un aéronef. Elle est attestée par la délivrance, par le fonctionnaire chargé de la tenue du registre, d'un certificat d'immatriculation reproduisant les mentions prévues aux a, b, c, d, e et f de l'article 83 du présent décret. Le modèle de ce certificat est fixé par l'arrêté prévu à l'article 86 du présent décret.

ARTICLE 89

Le certificat d'immatriculation doit toujours se trouver à bord de l'aéronef lorsque celui-ci est en service.

ARTICLE 90

Les certificats d'immatriculation et les copies conformes des renseignements figurant au registre sont délivrés contre remboursement des frais résultant des opérations effectuées à cet effet.

Le montant des remboursements est fixé par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et du budget.

ARTICLE 91

Les opérations qui donnent lieu à inscription, transcription ou mention sur le registre d'immatriculation sont les suivantes:

- immatriculation d'un aéronef ;
- mutation de propriété d'un aéronef ;
- constitution d'hypothèque ou autre droit réel sur un aéronef ;
- location d'un aéronef ;
- saisie d'un aéronef ;
- modification aux caractéristiques d'un aéronef ;
- radiation d'une location, d'une hypothèque ou d'un procès-verbal de saisie ;
- radiation d'un aéronef.

ARTICLE 92

L'immatriculation est effectuée sur présentation d'une demande établie sur papier libre par le propriétaire de l'aéronef et adressée par ses soins au Directeur Général de l'ANAC .

La demande mentionne les renseignements relatifs à l'aéronef (type, série, numéro dans la série et aérodrome d'attache). Elle doit comporter la déclaration que l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre État.

À cette demande, sont joints:

a) Si le propriétaire est une personne physique, une pièce établissant son identité et justifiant qu'il possède la nationalité mauritanienne exigée par l'article 13 de la loi portant code de l'aviation civile ; si le propriétaire est une personne morale, la justification que celle-ci remplit les conditions fixées à l'article 13 de la loi portant code de l'aviation civile ;

b) Toute pièce établissant que le demandeur est bien propriétaire de l'aéronef ;

c) Dans le cas où l'aéronef a déjà figuré sur le registre d'immatriculation d'un État étranger, un certificat établi par cet État attestant la radiation dudit aéronef de son registre d'immatriculation ;

d) Lorsque l'aéronef est d'origine étrangère, la justification de l'obtention d'une autorisation d'importation et de l'accomplissement des formalités douanières.

ARTICLE 93

Lorsque le propriétaire d'un aéronef ne remplit pas les conditions fixées à l'article 13 de la loi portant code de l'aviation civile, l'inscription de l'appareil au registre d'immatriculation est subordonnée à l'autorisation du ministre chargé de l'aviation civile, conformément au premier alinéa de l'article 81 du présent décret.

En vue d'obtenir cette autorisation, l'intéressé doit présenter, en plus des pièces exigées pour l'immatriculation, une demande exposant les motifs pour lesquels il sollicite une dérogation ainsi qu'une pièce établissant sa nationalité.

ARTICLE 94

Pour l'application des dispositions du troisième alinéa de l'article 24 de la loi portant code de l'aviation civile relatives à la constitution d'hypothèque sur un aéronef en construction, une déclaration est adressée à l'autorité désignée à l'article 80 du présent décret, par lettre recommandée portant les signatures du propriétaire et du constructeur.

Par dérogation aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 81 du présent décret, l'aéronef est inscrit sur le registre d'immatriculation, avec les indications portées sur la déclaration, et y prend son numéro d'ordre. L'inscription est complétée ultérieurement et rectifiée, s'il y a lieu, lors de l'accomplissement des formalités prescrites à l'article 92 du présent décret, formalités qui restent obligatoires après l'achèvement de l'aéronef.

Jusqu'à l'accomplissement de ces formalités, le récépissé de la déclaration délivré en exécution du troisième alinéa de l'article 24 de la loi portant code de l'aviation civile tient lieu de certificat d'immatriculation et reproduit à cet effet les indications portées dans la déclaration.

ARTICLE 95

Toute modification aux caractéristiques d'un aéronef inscrit sur le registre d'immatriculation, mentionnée sur le certificat de navigabilité, doit être déclarée au bureau d'immatriculation dans un délai maximum de trois mois.

Mention en est faite avec indication de la date sur le registre et un nouveau certificat d'immatriculation est établi.

ARTICLE 96

Le propriétaire d'un aéronef qui, en application du deuxième alinéa de l'article 67 et de l'article 157 de la loi portant code de l'aviation civile, veut faire inscrire au registre d'immatriculation le contrat de location de son aéronef adresse à cette fin, au Directeur Général de l'ANAC, une requête en deux exemplaires accompagnée de l'acte de location.

La requête indique:

- les nom, prénom et domicile ou siège social du preneur ;
- la date de l'acte et sa durée de validité ;
- le type, la série, le numéro dans la série, les marques d'immatriculation et le port d'attache de l'aéronef loué.

ARTICLE 97

L'inscription des actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels autres que l'hypothèque et celle des mutations de propriété par décès sont effectuées après le dépôt, au bureau d'immatriculation de l'ANAC d'une requête en deux exemplaires présentée par le nouveau propriétaire.

La requête mentionne:

- la date et la nature du titre en vertu duquel l'inscription est requise et, s'il ne s'agit pas d'un acte sous seing privé, les noms et qualité de l'officier public qui a établi l'acte ou l'attestation notariée ou le tribunal qui a rendu le jugement ;
- les noms, prénoms et domicile de chacune des parties ;
- les renseignements relatifs à l'aéronef (type, série, numéro dans la série, marques d'immatriculation et aérodrome d'attache).

À la requête sont joints le titre indiqué ci-dessus ainsi que la justification d'identité et de nationalité du nouveau propriétaire prévue à l'article 92 du présent décret.

ARTICLE 98

En cas de cession de propriété:

a) L'ancien propriétaire renvoie le certificat d'immatriculation au Directeur Général de l'ANAC;

b) Le nouveau propriétaire effectue, dans un délai maximum de trois mois à dater de la vente de l'aéronef, le dépôt de la requête visée à l'article 93 du présent décret.

ARTICLE 99

Dans le cas où le requérant ne remplit pas les conditions fixées à l'article 13 de la loi portant code de l'aviation civile, l'inscription prévue à l'article 93 du présent décret est subordonnée à l'autorisation du ministre chargé de l'aviation civile, conformément au premier alinéa de l'article 81 du présent décret.

En vue d'obtenir cette autorisation, l'intéressé doit présenter, en plus des pièces exigées pour l'inscription de mutation de propriété, une demande exposant les motifs pour lesquels il sollicite une dérogation ainsi qu'une pièce établissant sa nationalité.

ARTICLE 100

Dans le cas où l'acte, le jugement ou la mutation par décès, à inscrire s'applique à plusieurs aéronefs, il doit être produit une requête distincte pour chaque aéronef.

ARTICLE 101

L'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation cote et paraphe les pages de chaque requête et la revêt d'une mention certifiant que l'inscription a été effectuée.

L'un des deux exemplaires de la requête ainsi complétée est rendu au requérant.

ARTICLE 102

Les requêtes qui ne sont pas établies dans les conditions fixées par les articles 96, 97 et 100 du présent décret sont rejetées.

L'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation porte en marge de la requête la mention sommaire du refus d'inscription et des raisons qui l'ont motivé.

ARTICLE 103

À l'appui des requêtes déposées aux fins d'inscription en exécution des articles 96 et 97du présent décret, le certificat d'immatriculation est exigé en vue soit d'y porter mention de l'acte ou du jugement dont l'inscription est requise, soit, s'il s'agit d'une mutation de propriété, de le remplacer par un nouveau certificat établi au nom du nouveau propriétaire de l'aéronef.

ARTICLE 104

Toute addition ou rectification motivée, portant sur une des inscriptions prévues aux articles 96 et 97 du présent décret, ne peut être opérée qu'à la date et dans les formes et conditions où il est procédé à une inscription nouvelle.

ARTICLE 105

Sur demande de son propriétaire, un aéronef est rayé du registre d'immatriculation.

ARTICLE 106

La radiation peut être effectuée d'office:

- lorsque le propriétaire ne remplit plus les conditions fixées à l'article 13 de la loi portant code de l'aviation civile ou lorsqu'il cède son aéronef à une personne ne remplissant pas lesdites conditions, à moins qu'une dérogation n'ait été accordée conformément au premier alinéa de l'article 81 du présent décret ;
- en cas de réforme de l'aéronef ou de détérioration le mettant définitivement hors d'état de navigabilité ;
- lorsque le ministre chargé de l'aviation civile fait la déclaration de présomption de disparition prévue à l'article 71 de la loi portant code de l'aviation civile ou lorsqu'il est en possession de pièces prouvant la disparition de l'aéronef.

ARTICLE 107

La radiation d'un aéronef est subordonnée à la mainlevée des droits inscrits conformément aux dispositions des articles 31 et 37 de la loi portant code de l'aviation civile.

ARTICLE 108

Le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre l'immatriculation d'un aéronef qui, en vertu d'accords internationaux destinés à faciliter l'exploitation internationale de certains aéronefs, doit être immatriculé temporairement dans un autre pays, sous réserve que cet aéronef ne soit grevé d'aucune hypothèque ou privilège.

Les modalités de cette suspension sont arrêtées par le ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 109

L'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation est tenu d'avoir:

a) Un registre de dépôt, sur lequel sont enregistrées toutes les pièces remises ou produites en exécution des dispositions législatives et réglementaires du présent code ;

b) Un registre d'immatriculation, destiné à recevoir les immatriculations, les inscriptions des actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels, les inscriptions de mutations de propriété par décès et les transcriptions des procès-verbaux de saisie.

ARTICLE 110

Les pièces visées au a) de l'article 109 du présent décret reçoivent le numéro d'ordre sous lequel elles sont portées au registre de dépôt et la date de cet enregistrement.

Ce numéro d'ordre et la date d'enregistrement au registre de dépôt font foi de la date et de l'ordre des inscriptions et transcriptions.

ARTICLE 111

L'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation, une fois les pièces enregistrées, en délivre un récépissé, extrait du registre de dépôt. Ce récépissé doit lui être présenté pour obtenir la restitution des pièces qui, conformément aux dispositions du présent décret portent mention ou certification que l'inscription a été effectuée.

Article 112

L'Agence nationale de l'aviation civile perçoit un droit, dont le montant, uniforme, est fixé dans les conditions prévues au présent décret pour l'ensemble des formalités auxquelles donne lieu, par aéronef, chacune des opérations suivantes:

- inscription d'un aéronef ;
- inscription d'une mutation de propriété ;
- inscription d'un acte constitutif d'hypothèque ou de tout autre acte ou jugement constitutif ou déclaratif de droit réel ;
- inscription d'un acte de location ;
- transcription d'un procès-verbal de saisie ;
- radiation d'une inscription hypothécaire ou d'une transcription du procès-verbal de saisie.

CHAPITRE II : NAVIGABILITE DES AERONEFS

ARTICLE 113

Tout aéronef civil doit satisfaire aux obligations suivantes :

- S'il est inscrit au registre mauritanien (ou en instance d'inscription à ce registre), être pourvu d'un certificat de navigabilité mauritanien en état de validité ou d'un laissez-passer valable pour le vol effectué.

- S'il n'est pas inscrit au registre mauritanien, être pourvu d'un certificat de navigabilité en état de validité, délivré par son Etat d'immatriculation et reconnu valable par les autorités mauritaniennes, ou d'un laissez- passer établi ou validé par les autorités mauritaniennes dans les mêmes conditions que pour un aéronef mauritanien.

ARTICLE 114

Sur rapport établi après contrôle de la navigabilité d'un aéronef par un agent désigné ou un organisme agréé, le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'aviation Civile, à la demande du propriétaire ou de l'utilisateur de cet aéronef délivre ou renouvelle un certificat de navigabilité ou un laissez- passer, si les justifications présentées le satisfont.

Si un aéronef a un certificat de navigabilité en cours de validité, délivré par un Etat étranger, le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'aviation Civile, à la demande du propriétaire ou de l'utilisateur de cet aéronef ,délivre un nouveau certificat de navigabilité ou valide l'ancien, pourvu que ce dernier réponde aux conditions de navigabilité établies par la réglementation internationale en vigueur.

ARTICLE 115

Les conditions de navigabilité des aéronefs et l'équipement nécessaire à leur exploitation, la nature et l'ampleur des contrôles destinés à constater leur aptitude au vol, ainsi que la périodicité et les conditions des contrôles ultérieurs en vue du maintien de cette aptitude, sont fixés par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile, compte tenu des exigences de la sécurité et de la réglementation internationale en vigueur et eu égard à la catégorie de chaque aéronef, aux caractéristiques de sa construction et à l'usage auquel il est destiné.

Le modèle, le contenu et la classification du certificat de navigabilité et laissez-passer mauritaniens sont définis par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 116

I. ð Un certificat de navigabilité est délivré par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile pour un aéronef lorsque le postulant a démontré la conformité de cet aéronef à un modèle ayant reçu un certificat de navigabilité de type.

Cependant, un aéronef dont le type n'a pas été certifié peut recevoir un certificat de navigabilité :

a) Si, à la date de la demande, un exemplaire du même type est titulaire d'un certificat de navigabilité mauritanien valide, et

b) Si l'aéronef remplit les conditions techniques sur la base desquelles ont été délivrés et maintenus les certificats de navigabilité précédents attribués aux aéronefs de même type, et

c) Si l'aéronef a été utilisé et entretenu de façon à maintenir son aptitude au vol.

II. ð Le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut suspendre la validité d'un certificat de navigabilité ou subordonner son renouvellement à certaines conditions, lorsque l'aéronef ne satisfait plus aux conditions techniques requises, ou est employé dans des conditions non conformes à celles définies par le certificat, ou a subi une avarie grave, ou a fait l'objet d'une modification non approuvée, ou n'a pas été entretenu conformément au manuel d'entretien.

Toutefois, pendant la suspension de validité du certificat, le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut, sous réserve des limites d'emploi prescrites pour la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord, autoriser un vol de cet aéronef jusqu'au lieu de remise en état de navigabilité, ainsi que les essais en vol consécutifs, sans que cet aéronef puisse transporter de passagers payants.

ARTICLE 117

Un laissez-passer provisoire n'est délivré par le Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile pour un aéronef que sous réserve des restrictions imposées par le ministre chargé de l'aviation civile dans l'intérêt de la sécurité des tiers et relatives notamment à ses conditions d'utilisation.

Le laissez-passer provisoire, sur lequel figure les restrictions imposées, n'autorise la circulation aérienne qu'au-dessus du territoire mauritanien.

ARTICLE 118

Pour les entreprises assurant l'entretien et les réparations des aéronefs, l'agrément prévu par les règles relatives à l'aptitude au vol des aéronefs est délivré par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile après enquête technique portant sur les dispositions (organisation générale, moyens humains et matériels, procédures, documentation) prises par l'entreprise pour assurer le respect des exigences relatives à la maintenance des aéronefs.

Cet agrément porte notamment sur :

- le respect des programmes et méthodes d'entretien ;
- les vérifications des travaux effectués ;
- l'approbation des matériels pour remise en service.

ARTICLE 119

Aucune modification ou réparation ne peut être effectuée sur un aéronef mauritanien pourvu d'un certificat de navigabilité en cours de validité si ce n'est sur instruction ou avec l'approbation du Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile. Cet aéronef ne

peut être remis en service avant que son aptitude au vol ait été dûment constatée par une personne qualifiée.

ARTICLE 120

Le ministre chargé de l'aviation civile arrête les catégories d'aéronefs dont l'utilisation pour la circulation aérienne requiert la détention d'un certificat individuel de limitation de nuisances en état de validité attestant qu'il est conforme à un type déjà certifié. Le certificat de type atteste que les conditions relatives à la limitation de nuisances notifiées au postulant sont remplies pour un type déterminé d'aéronef.

Un aéronef appartenant à l'une des catégories définies conformément à l'alinéa précédent et non muni du certificat individuel de limitation de nuisances prévu audit alinéa peut être utilisé pour la circulation aérienne dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et conformément à la réglementation internationale.

ARTICLE 121

Le Gouvernement mauritanien n'assume aucune responsabilité pour les dommages que pourraient subir un aéronef et ses accessoires pendant le contrôle. Il appartient au propriétaire ou à son utilisateur d'assurer, s'il le désire l'aéronef contre de tels dommages.

Le Gouvernement mauritanien n'assume également aucune responsabilité pour tous dommages ou défauts pouvant provenir des matériaux employés de la construction, de l'entretien, de toute modification ou réparation d'un aéronef, du fait du contrôle exercé, même si l'agent ou l'organisme de contrôle n'a élevé aucune objection.

CHAPITRE III HYPOTHEQUE ET PRIVILEGES SUR LES AERONEFS

ARTICLE 122

Pour faire inscrire une hypothèque sur aéronef en vertu des articles 20 à 37 de la loi portant code de l'aviation civile, le requérant présente à l'ANAC un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé s'il est rédigé sous seing privé, ou une expédition s'il est établi en minute.

Deux bordereaux signés par le requérant sont joints au titre constitutif d'hypothèque ; l'un d'eux peut être porté sur le titre présenté. Ils indiquent :

- les noms, prénoms, profession, domicile et nationalité du créancier et du débiteur ;
- la date et la nature du titre ;
- le montant de la créance exprimé dans le titre ;
- les clauses relatives aux intérêts et au remboursement ;
- le type de l'aéronef, son numéro de série, son numéro dans la série et ses marques d'immatriculation ou la déclaration prévue au troisième alinéa de l'article 24 de la loi portant code de l'aviation civile ;
- l'élection de domicile, par le créancier, dans le ressort du tribunal régional dans lequel se trouve le bureau d'immatriculation des aéronefs.

L'inscription de l'hypothèque est mentionnée sur les bordereaux. Si le titre constitutif d'hypothèque est authentique, l'expédition en est remise au requérant, ainsi que l'un des bordereaux, au bas duquel certificat est donné que l'inscription a été faite.

ARTICLE 123

Les bordereaux qui ne sont pas établis conformément aux prescriptions de l'article 122 du présent décret sont rejetés.

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation porte, en marge du bordereau, la mention sommaire du refus d'inscription et des raisons qui l'ont motivé.

ARTICLE 124

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation cote et paraphe les pages de chaque bordereau avant de le revêtir de la mention d'inscription prévue à l'article 122 du présent décret.

ARTICLE 125

À l'appui des bordereaux déposés, en exécution de l'article 122 du présent décret, le certificat d'immatriculation ou le récépissé en tenant lieu est exigé en vue d'y porter mention de l'inscription hypothécaire.

Le débiteur est tenu soit de se joindre au créancier à l'effet de présenter, suivant le cas, le certificat d'immatriculation ou le récépissé susmentionné, soit de charger le créancier de présenter à sa place ce certificat ou ce récépissé.

ARTICLE 126

Lorsqu'une radiation d'inscription hypothécaire est requise, en vertu de l'article 30 de la loi portant code de l'aviation civile, le certificat d'immatriculation ou le récépissé en tenant lieu est produit afin d'être remplacé par un nouveau certificat ou récépissé.

ARTICLE 127

Toute addition ou rectification motivée, portant sur une inscription d'un acte constitutif d'hypothèque, ne peut être opérée qu'à la date et dans les formes et conditions où il est procédé à une inscription nouvelle.

ARTICLE 128

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation délivre à tous ceux qui le requièrent par écrit l'état des inscriptions existant sur l'aéronef ou un bulletin certifiant qu'il n'en existe aucune.

ARTICLE 129

L'acquéreur d'un aéronef ou de pièces de rechange qui veut se garantir contre les poursuites autorisées par le présent décret est tenu avant la poursuite ou dans le délai de quinzaine de la notification du procès-verbal de saisie, de notifier à tous les créanciers inscrits au registre d'immatriculation, au domicile élu par eux dans leurs inscriptions:

- un extrait de son titre d'acquisition indiquant la date et la nature du titre, le type de l'aéronef, son numéro de série, son numéro dans la série et ses marques d'immatriculation, ainsi que le prix, charges comprises ;
- un état indiquant la date des inscriptions, le nom des créanciers, le montant des créances inscrites ;
- la déclaration qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence du prix, sans distinction des dettes exigibles ou non ;

- constitution d'un avocat près le tribunal régional dans le ressort duquel se trouve soit l'aéronef, soit son port d'attache, soit le lieu où il est immatriculé.

CHAPITRE V SAISIE ET VENTE FORCEE DES AERONEFS

ARTICLE 130

Tout créancier inscrit peut requérir la mise aux enchères d'un aéronef en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

La réquisition de mise aux enchères doit être signée du créancier et signifiée à l'acquéreur dans le délai de huit jour à compter de la notification augmenté des délais de distance. Elle contient assignation devant le tribunal régional auprès duquel l'acquéreur a constitué avocat, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

La vente aux enchères a lieu à la diligence soit du créancier qui l'a requise soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisies.

ARTICLE 131

Les articles 132 à 149 du présent décret s'appliquent compte tenu des dispositions des articles 39 à 43 de la loi portant code de l'aviation civile relatives à la saisie conservatoire.

ARTICLE 132

Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié en Mauritanie ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du juge du tribunal régional du lieu où l'appareil a atterri.

ARTICLE 133

Il ne peut être procédé à la saisie d'un aéronef qu'après notification d'un commandement de payer fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.

L'huissier de justice énonce dans le procès-verbal de saisie :

- les noms, prénoms, domicile du créancier pour qui il agit ;
- le titre en vertu duquel il procède ;
- la somme dont il poursuit le paiement ;
- l'élection du domicile faite par le créancier ;
- le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie ;
- le nom du propriétaire ;
- le type de l'aéronef et son immatriculation.

Il énonce et décrit les principaux équipements et accessoires.

Il désigne un gardien.

ARTICLE 134

Le créancier saisissant doit dans un délai de huit jours francs augmenté des délais de distance, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal régional du lieu où la vente est poursuivie, pour dire qu'il sera procédé à la vente.

Si le propriétaire n'est pas domicilié en Mauritanie et n'y a pas de représentant habilité, les significations et citations peuvent être délivrées en la personne du commandant de bord.

ARTICLE 135

Le procès-verbal de saisie est transcrit au bureau chargé de la tenue du registre d'immatriculation dans un délai de huit jours francs augmenté des délais de distance. Le procès-verbal est rendu à l'huissier après avoir été revêtu, par le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation, d'une mention certifiant que la transcription a été effectuée.

Sous huit jours, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation délivre sur demande écrite du requérant un état des inscriptions et, dans les trois jours qui suivent, la saisie est dénoncée par exploit d'huissier ou par lettre recommandée avec accusé de réception aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions, avec indication du jour de la comparution devant le tribunal régional.

ARTICLE 136

Le tribunal régional fixe par son jugement la mise à prix et les conditions de la vente. Si au jour fixé pour la vente il n'est pas fait d'offre, le tribunal indique par jugement le jour auquel les enchères auront lieu sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première et fixée par lui.

Néanmoins, le tribunal peut ordonner que la vente soit faite devant un autre tribunal régional ou en l'étude et par ministère soit d'un notaire, soit d'un autre officier public, au lieu où se trouve l'aéronef saisi.

ARTICLE 137

Trente jours au plus tôt et quinze jours au plus tard avant la vente, une affiche est publiée par insertion dans un journal d'annonces légales et par apposition sur la partie la plus apparente de l'aéronef saisi, à la porte principale du tribunal régional ainsi qu'à la porte du bureau d'immatriculation.

Le jugement détermine la publicité locale complémentaire qui doit être faite.

ARTICLE 138

Les affiches indiquent, à peine de nullité :

- les noms, prénoms, profession et domicile du poursuivant, les titres en vertu desquels il agit, la somme qui lui est due, l'élection de son domicile dans le lieu où siège le tribunal régional et dans le lieu où l'aéronef saisi doit rester ;
- les noms, prénoms, profession et domicile du propriétaire de l'aéronef saisi ;
- les marques d'immatriculation de l'aéronef ainsi que les caractéristiques portées au certificat d'immatriculation ;
- le lieu où se trouve l'aéronef ;
- la mise à prix et les conditions de la vente ;
- les jours, heure et lieu de l'adjudication.

ARTICLE 139

La vente sur saisie se fait à la barre du tribunal régional.

L'adjudicataire est tenu de verser son prix, sans frais au greffe du tribunal régional, dans les cinq jours de l'adjudication, à peine de folle enchère.

Il doit, dans les cinq jours suivants, saisir le président du tribunal régional aux fins de désignation d'un juge devant lequel il citera les créanciers, par acte signifié aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur la distribution du prix.

ARTICLE 140

Les créanciers peuvent s'entendre sur une répartition consensuelle du prix de la vente.

Dans ce cas, ils adressent leur convention sous seing privé ou sous forme authentique au greffe du tribunal régional qui détient les fonds.

Le règlement des créanciers doit être effectué dans le délai de quinze jours à compter de la réception de l'accord.

Dans le même délai, le solde est remis au débiteur.

À l'expiration de ce délai, les sommes qui sont dues produisent intérêt au taux légal.

ARTICLE 141

Si dans le délai d'un mois suivant le versement du prix de la vente par l'adjudicataire, les créanciers ne sont pas parvenus à un accord unanime, le plus diligent d'entre eux saisit le président du tribunal régional du lieu de la vente ou le magistrat délégué par lui afin de l'entendre statuer sur la répartition du prix.

ARTICLE 142

Par acte d'huissier signifié aux créanciers, le juge indique la date de l'audience et fait sommation aux créanciers de produire, c'est-à-dire d'indiquer ce qui leur est dû, le rang auquel ils entendent être colloqués et de communiquer toutes pièces justificatives.

La sommation reproduit les dispositions des articles 143 à 145 du présent décret.

ARTICLE 143

L'audience ne peut avoir lieu moins de 40 jours après la dernière signification.

ARTICLE 144

Dans les vingt jours de la sommation, les créanciers effectuent leur production au greffe de la juridiction compétente.

L'expiration de ce délai emporte de plein droit déchéance contre les créanciers non produisant.

ARTICLE 145

Des dires peuvent être déposés, au plus tard, cinq jours avant l'audience. Ils doivent être communiqués aux autres parties.

ARTICLE 146

Au vu des productions, dires et explications des parties, le tribunal régional procède à la répartition du prix de la vente. Il peut, pour causes graves et dûment justifiées, accorder une remise de la répartition, et fixer le jour de la nouvelle audience.

La décision judiciaire accordant ou refusant une remise n'est susceptible d'aucun recours.

ARTICLE 147

La décision judiciaire rendue sur le fond est susceptible d'appel dans les quinze jours de sa signification.

ARTICLE 148

Sur l'ordonnance du juge commis, le greffier du tribunal régional délivre les bordereaux de collocation exécutoire. La même ordonnance autorise la radiation par le fonctionnaire chargé

de la tenue du registre d'immatriculation des inscriptions de créanciers non colloqués. Il est procédé à cette radiation sur la demande de toute partie intéressée.

ARTICLE 149

Dans les deux hypothèses suivantes :

a) En cas de dommages causés à la surface par la chute de personnes ou d'objets en provenance d'un aéronef étranger ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger ;

b) En cas d'infraction par un étranger au présent code,

les agents mentionnés à l'article 86 de la loi portant code de l'aviation civile, et spécialement le maire de la commune d'atterrissage peuvent faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante-huit heures, afin de permettre au juge du tribunal régional de se rendre sur les lieux et d'arbitrer le montant des dommages causés, montant qui devra faire état non seulement des dommages causés, mais aussi, en cas d'infraction des amendes et frais encourus.

TITRE III - **CIRCULATION ET INTERCEPTION DES AERONEFS**

CHAPITRE I - DROIT DE CIRCULATION

ARTICLE 150

Le Ministre chargé de l'aviation civile organise l'espace aérien national et en réglemente l'utilisation.

ARTICLE 151

I. ð La circulation aérienne comprend :

- la circulation aérienne générale qui est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs soumis à la réglementation propre à ce type de circulation, elle relève de la compétence du Ministre chargé de l'aviation civile ;

II. ð Le Ministre chargé de l'aviation civile établi la réglementation propre à la circulation aérienne qui relève de sa compétence .

III. ð Les règles de l'air fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile s'imposent, dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés sous l'autorité de l'Etat mauritanien, aux :

- pilotes des aéronefs évoluant en circulation aérienne générale ;
- prestataires de services de la navigation aérienne, soit toute entité ou tout organisme fournissant des services au bénéfice de la circulation aérienne générale.

Elles s'imposent, en dehors de cet espace aérien, aux aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation mauritaniennes dans la mesure où elles sont compatibles avec les règles édictées par l'Etat ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent ces aéronefs.

ARTICLE152

L'autorisation spéciale et temporaire prévue à l'article 46 de la loi portant code de l'aviation civile est délivrée par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 153

Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public.

ARTICLE 154

Tout vol dit d'acrobatie comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil est interdit au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aérodrome ouverte au public.

ARTICLE 155

Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics sont soumises à une autorisation préalable délivrée par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile. Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de la sureté nationale et du ministre chargé de la défense détermine les conditions de nature à assurer la sécurité de ces manifestations ; il fixe également les modalités de délivrance de l'autorisation.

ARTICLE 156

Les mesures d'interdiction de survol prévues à l'article 48 de la loi portant code de l'aviation civile sont prises par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Toutefois, lorsqu'elles présentent un caractère urgent et qu'en outre la zone interdite ne dépasse pas une hauteur de 1 000 mètres au-dessus du sol, et ne concerne pas les zones d'approche immédiate des aérodromes, les mesures d'interdiction de survol peuvent être décidées, pour une durée qui ne peut excéder quatre jours consécutifs, éventuellement renouvelables une fois pour une durée égale, par décision du ministre chargé de l'aviation civile après avis du directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile.

. Les limites des zones prohibées, interdites, réglementées et dangereuses ainsi que les restrictions et modalités de survol des trois dernières catégories, font l'objet de publications d'information aéronautique ou de NOTAM**.**

ARTICLE 157

Tout pilote d'aéronef ne peut effectuer, selon les règles de vol à vue, un vol comportant le franchissement, dans l'un ou l'autre sens, des frontières terrestres ou maritimes de la Mauritanie que s'il a, au préalable, déposé un plan de vol.

Tout pilote d'aéronef motopropulseur ne peut pénétrer à l'intérieur de l'espace aérien mauritanien en évoluant selon les règles de vol à vue que si son appareil est équipé de moyens de radiocommunications. Lors du franchissement de la frontière, il doit se mettre en relation radiotéléphonique avec un organisme mauritanien de la circulation aérienne. Si la liaison ne peut être établie au franchissement de la frontière, le pilote doit tenter de l'obtenir pendant la suite du vol. Si pour des raisons indépendantes de sa volonté il n'y parvient pas, il doit, dès l'atterrissage, se mettre en rapport avec les organismes locaux de la circulation aérienne et les services de douane et de police compétents.

Le franchissement de la frontière par un aéronef en dérogation à l'obligation d'équipement en moyens de radiocommunications peut être exceptionnellement autorisé par le ministre

chargé de l'aviation civile qui en informe le ministre chargé de la défense dans les cas d'impossibilité technique d'assurer cet équipement.

Les mesures techniques d'application du présent article font l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, après avis du directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile.

ARTICLE 158

La réglementation concernant l'exploitation technique des aéronefs mauritaniens est applicable aux aéronefs immatriculés à l'étranger, durant leur présence (survol, escale, opérations en vol et au sol) dans les limites des territoires où la législation et la réglementation en matière de circulation aérienne relèvent de la compétence des autorités de la République Islamique de Mauritanie.

Toutefois, le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder des dérogations à la règle posée au premier alinéa, notamment en admettant l'application du règlement de l'état d'immatriculation.

ARTICLE 159

S'il y a lieu, les mesures d'application non prévues par le présent chapitre sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

CHAPITRE II - ATTERRISSAGE

ARTICLE 160

Hors le cas de force majeure et les cas prévus par l'article 161 du présent décret, les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis.

ARTICLE 161

Les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain. Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations de recherche ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Les aéronefs de certains types pouvant atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome en vertu du premier alinéa du présent article sont :

- les hélicoptères lorsqu'ils effectuent des transports publics à la demande, du travail aérien, des transports privés ou des opérations de sauvetage ;
- les avions effectuant des vols comportant certaines opérations de travail aérien entrant dans la catégorie des traitements aériens ;
- les aérodynes motorisés à performances limitées, dits "ultralégers motorisés" ou "ULM", définis par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- les aérodynes non motorisés à performances limitées, dits "planeurs ultralégers" ou "P.U.L." ;
- les aérostats non dirigeables ou ballons ;
- les planeurs lancés par treuil, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

Article 162

Hormis les cas prévus par l'article 161 du présent décret, tout atterrissage d'un aéronef civil hors d'un aérodrome régulièrement établi doit être notifié à l'autorité locale civile ou militaire la plus proche, suivant les dispositions prévues par la réglementation relative aux incidents aériens. Tout atterrissage, hors d'un aéroport douanier, d'un aéronef effectuant un parcours international doit être signalé aux services des douanes et de police les plus proches.

Sans préjudice des pénalités qu'il encourt éventuellement pour les infractions qu'il aurait commises, le pilote peut être autorisé, sur sa demande et sous sa responsabilité, à décoller du lieu où il s'est posé. L'autorisation est délivrée par l'Agence nationale de l'aviation civile, après consultation des services des douanes et de police lorsqu'il s'agit d'un aéronef venant de l'étranger ou s'y rendant.

Le pilote est responsable des dommages causés par l'exécution des manœuvres de décollage.

ARTICLE 163

En cas d'atterrissage sur une propriété privée, le propriétaire du terrain ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'appareil dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée, sauf le cas prévu à l'article 149 du présent décret.

ARTICLE 164

L'autorisation d'atterrir hors d'un aérodrome douanier accordée en application de l'article 50 de la loi portant code de l'aviation civile fixe, dans ce cas, l'aérodrome d'arrivée et de départ, la route aérienne à suivre et les signaux à donner au passage de la frontière.

ARTICLE 165

Tout atterrissage ou décollage d'un aéronef exploité par une entreprise de transport aérien ou tout autre exploitant d'aéronef civil sur un aéroport coordonné au sens de l'article 308 du présent décret est, sauf en cas de force majeure, subordonné à l'attribution préalable, par le coordonnateur désigné sur cet aéroport, du créneau horaire correspondant.

Les dispositions du premier alinéa du présent article ne s'appliquent pas aux atterrissages d'urgence, aux atterrissages ou décollages de vols d'Etat ou de vols humanitaires.

ARTICLE 166

Tout aéronef arrivant sur le territoire mauritanien, ou le quittant et pendant son séjour doit se conformer aux dispositions de la règlementation en vigueur en Mauritanie, en particulier à celles concernant l'admission des équipages, des passagers et du fret et les formalités d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine.

Le Directeur Général de l'Agence nationale de l'aviation civile spécifie dans les publications d'information aéronautique les renseignements à fournir, à l'arrivée et au départ par les équipages et les passagers qui doivent se conformer à ces prescriptions. Les passagers peuvent également être requis de montrer leurs billets de passage.

CHAPITRE III - POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

ARTICLE 167

Un aéronef ne peut survoler le territoire mauritanien, s'y poser ou en partir que :

a) S'il porte des marques de nationalité et d'immatriculation ;

b) S'il est muni d'un document de navigabilité en état de validité ; ce document, propre à chaque aéronef, peut être soit un certificat de navigabilité, soit un laissez-passer provisoire ;

c) S'il est apte au vol, c'est-à-dire s'il répond à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qui lui est propre et aux règles servant de base au maintien en état de validité de ce document ;

d) Si cette utilisation est faite conformément aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité ;

e) Si les personnes assurant la conduite de l'aéronef ou des fonctions relatives à la sécurité à bord détiennent les titres valides prescrits par le livre V du présent décret.

f) S'il est muni des documents énumérés à l'article 170 ci-dessous ;

g) S'il se conforme pour le vol et les manœuvres aux règles fixées par la règlementation en vigueur.

Le Directeur Général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut toutefois, dispenser de certaines des conditions ci-dessus un aéronef qui, en territoire mauritanien, effectue des vols d'essai ou des expériences ou est conduit à une station d'entretien, de révision ou de réparation.

ARTICLE 168

Pour les entreprises effectuant les activités de transport aérien public, l'agrément des aptitudes techniques résulte de la délivrance du permis d'exploitation aérienne prévu par le présent décret, lorsque ce permis est exigé.

Le permis d'exploitation aérienne ainsi que toutes les autorisations qui lui sont associées sont délivrés par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile après enquête technique portant sur les dispositions (organisation générale, moyens humains et matériels, procédures, documentation) prises par l'entreprise pour se conformer aux règles d'utilisation, notamment en ce qui concerne :

- le personnel navigant, la composition et les conditions techniques d'emploi des équipages, la conduite des vols ;
- le matériel volant, ses équipements y compris ceux de secours et de sauvetage, ses instruments de bord et leur entretien ;
- les conditions d'emploi des aéronefs, les limitations liées à leurs performances et à leur chargement, y compris le transport des marchandises réglementées
- l'application des règles de circulation aérienne dans tous les espaces utilisés.

ARTICLE 169

Les certificats de navigabilité, les certificats de limitation de nuisances, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire mauritanien si l'équivalence a été admise par convention internationale ou par décret.

ARTICLE 170

Doivent se trouver à bord ceux des documents suivants qui sont exigés, en fonction du type d'aéronef et de la nature du vol :

- le certificat d'immatriculation ;
- le certificat de navigabilité ;
- le certificat de limitation de nuisances ;
- les licences ou certificats de l'équipage ;
- le carnet de route ;
- le manuel d'exploitation ;
- la licence de station d'aéronef ;
- le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord ;
- le certificat d'assurance ;
- la liste nominative des passagers ;
- le manifeste du fret.

ARTICLE 171

Le carnet de route, qui spécifie les marques de l'aéronef, le nom du constructeur, les noms, nationalité et domicile du propriétaire et le port d'attache comporte pour chaque voyage les mentions suivantes: date, noms et fonctions des membres de l'équipage de conduite, lieu et heures de départ, heures d'arrivées et de départ à chacune des escales, durée et nature du vol (privé, travail aérien, transport non régulier ou régulier) incidents ou observations, signature du commandant de bord et, le cas échéant, visas des autorités de douane, d'immigration ou aéronautique.

Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route.

ARTICLE 172

En application de l'article 54 de la loi portant code de l'aviation civile, les vérifications nécessaires à la délivrance et au maintien en état de validité des certificats, des laissez-passer, des licences et des agréments prévus par le présent code sont effectuées par les inspecteurs de l'Agence nationale de l'aviation civile, ainsi que par les organismes ou personnes habilités à cet effet.

L'habilitation des personnes ou des organismes techniques extérieurs peut porter sur la délivrance et le maintien en état de validité des certificats, des laissez-passer, des licences et des agréments cités au premier alinéa.

Dans le respect des dispositions des chapitres I et IV du titre I du livre I, des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile déterminent les cas, les conditions et les limites dans lesquels les inspecteurs, les personnes ou les organismes techniques extérieurs à l'administration, habilités à cet effet, exercent leur action.

Les inspecteurs sécurité des vols auront, pour l'exercice de leur fonction et sur présentation d'un ordre de mission et du document d'identité officiel prévu à l'article 58 du présent décret, accès à bord des aéronefs.

En ce qui concerne les contrôles en vol effectués à l'égard des transporteurs aériens, la liste des inspecteurs sécurité des vols sera communiquée aux entreprises soumises à ces contrôles. Un titre de transport devra être gratuitement délivré à ces inspecteurs.

ARTICLE 173

Dans le respect des dispositions des chapitres I et IV du titre I du livre I, les inspections au sol des aéronefs réalisées par l'Agence nationale de l'aviation civile en application de l'article 52 de la loi portant code de l'aviation civile sont exécutées dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

À l'issue de l'inspection au sol, le commandant de l'aéronef ou un représentant de l'exploitant de l'aéronef est informé des conclusions de l'inspection. Un rapport d'inspection est adressé à l'exploitant, ainsi qu'aux autorités compétentes de l'Etat dont relève l'exploitant si des défauts importants sont constatés.

Lorsqu'un rapport d'inspection comporte des informations fournies spontanément, la source de ces informations ne doit pas être identifiable.

ARTICLE 174

Lorsque l'Agence nationale de l'aviation civile immobilise un aéronef jusqu'à l'élimination du risque en application du c) du 1 de l'article 53 de la loi portant code de l'aviation civile, elle informe immédiatement les autorités compétentes de l'Etat dont relève l'exploitant et celles de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

Lorsque l'Agence nationale de l'aviation civile immobilise un aéronef, elle peut prescrire, en coordination avec l'Etat dont relève l'exploitant ou avec l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, les conditions dans lesquelles l'aéronef peut être autorisé à voler jusqu'à un aéroport dans lequel les anomalies pourront être rectifiées. Si les anomalies affectent la validité du certificat de navigabilité de l'aéronef, l'immobilisation ne peut être levée que si l'exploitant obtient la permission de l'Etat ou des Etats qui seront survolés lors du vol.

ARTICLE 175

Le transport par aéronefs des explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs, objets de correspondance compris dans le monopole postal est interdit, sauf autorisation spéciale.

Les conditions du transport et d'usage des appareils photographiques sont définies par arrêté ministériel.

ARTICLE 176

Les conditions de transport des matières dangereuses, des cultures microbiennes et des petits animaux infectés ou dangereux sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 177

Tout aéronef qui assure un service de transport aérien et tel autre aéronef désigné par le Directeur Général de l'Agence nationale de l'aviation civile doit être équipé d'appareils de radio communications correspondant aux conditions d'exploitation de l'aéronef. Une licence permettant l'installation et l'utilisation des appareils est délivrée par le Directeur Général de l'Agence nationale de l'aviation civile après avis du Ministre chargé des Postes, des Télécommunications.

Les communications radio télégraphiques et radio téléphoniques échangées avec les aéronefs doivent être limitées à la sécurité et à la régularité du trafic aérien. Toute correspondance privée est interdite sauf dérogation prévue par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Lorsqu'un aéronef mauritanien effectue un vol à l'étranger, ses appareils de radio communications doivent être utilisés conformément aux règlements en vigueur dans l'Etat survolé.

ARTICLE 178

Tout aéronef étranger muni d'appareils de radio communications, lorsqu'il survole le territoire mauritanien ou y atterrit, doit être muni d'une licence délivrée par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation, et ces appareils ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage de conduite titulaires d'une licence appropriée.

ARTICLE 179

Tout aéronef en circulation doit se soumettre aux injonctions des services de police et de douane ainsi que des aéronefs militaires intervenant sur demande de ces services.

ARTICLE 180

Les aéronefs évoluant exclusivement dans les aérodromes et dans les régions agréées par l'autorité administrative comme champs d'expérience ne sont soumis qu'aux seules dispositions des articles 169, 172, 174 et 177 du présent décret tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public. Ils ne peuvent toutefois transporter des passagers que s'ils sont munis du certificat de navigabilité.

CHAPITRE IV - SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

***ARTICLE* 181**

Les services que rendent au bénéfice de la circulation aérienne générale les organismes chargés de cette circulation sont fixés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Les services que rendent au bénéfice de la circulation aérienne militaire les organismes chargés de cette circulation sont fixés par arrêté du ministre de la défense.

Suivant les modalités précisées par des arrêtés conjoints du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense, les organismes de la circulation aérienne générale peuvent rendre des services au bénéfice de la circulation aérienne militaire et réciproquement.

***ARTICLE* 182**

L'Etat, ou l'organisme spécialisé visé au deuxième alinéa de l'article 56 de la loi portant code de l'aviation civile a l'obligation de mettre en place le service fixe et le service mobile aéronautiques qui concourent à la sécurité de la navigation aérienne.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile détermine :

a) Les services de radiocommunications intéressant la circulation des aéronefs ;

b) Pour les stations correspondantes à ces services :

- les caractéristiques techniques et d'installations de matériels qui les composent, notamment les fréquences, puissances et classes d'émission
- les conditions dans lesquelles elles sont entretenues afin de maintenir leurs caractéristiques techniques ;
- les conditions d'exploitation, et notamment l'indicatif d'appel et les heures de service le cas échéant ;
- la liste des titres ou documents tenant lieu de certificat d'opérateur, dont la possession est obligatoire pour la manœuvre des stations d'émission ;
- les conditions dans lesquelles elles sont soumises au contrôle de l'Agence nationale de l'aviation civile ; pour les stations d'aéronefs, ce contrôle peut être effectué en vol ou au sol, en conformité avec le règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications et avec la convention relative à l'aviation civile internationale ainsi que ses annexes.

ARTICLE 183

Les stations correspondantes visées au b) de l'article 182 du présent décret sont installées soit au sol (y compris à bord de mobiles terrestres), soit à bord d'aéronefs.

Elles sont établies et exploitées soit par les organismes relevant du ministre chargé de l'aviation civile, soit par toute personne physique ou morale, notamment des exploitants d'aéronefs ou d'aérodromes, ou des aéroclubs.

ARTICLE 184

Les communications entre les différentes stations des services mobiles aéronautiques doivent être limitées à la sécurité, à la régularité du trafic aérien et à la facilitation des vols ou à des essais concernant le matériel employé.

Les messages radiotéléphoniques échangés doivent être conformes à la phraséologie aéronautique établie par le ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 185

Les stations d'émission, à l'exception de celles visées à l'article 186 du présent décret, ne peuvent être établies et exploitées qu'après délivrance d'une licence par l'Agence nationale de l'aviation civile et sous réserve du respect des conditions fixées au b) de l'article 182 du présent décret.

Cette licence peut être retirée ou suspendue par l'Agence nationale de l'aviation civile en cas de non-respect des mêmes conditions.

ARTICLE 186

Le ministre chargé de l'aviation civile établit et exploite des stations de terre des services radioélectriques qui sont nécessaires pour rendre les services de la circulation aérienne, pour permettre la radionavigation des aéronefs et pour faciliter les opérations des aéronefs d'Etat qu'il exploite.

Ces stations doivent être exploitées conformément aux conventions et règlements internationaux relatifs aux radiocommunications.

***ARTICLE* 187**

L'assistance météorologique à la navigation aérienne est définie par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Les dispositions de cet arrêté s'applique, dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés par l'administration mauritanienne ou l'organisme auquel l'Etat mauritanien a concédé ces services, à tous les vols d'aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale et à tous les services assurés par l'administration mauritanienne ou l'organisme relativement à la préparation et à l'exécution de ces vols.

CHAPITRE V - REDEVANCES

ARTICLE 188

L'usage des installations et services mis en œuvre par l'Etat au-dessus du territoire mauritanien et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite redevance de route.

La redevance est due pour chaque vol par l'exploitant de l'aéronef ou, s'il est inconnu, par le propriétaire de l'aéronef.

Son montant est déterminé en fonction de la masse maximale au décollage de l'aéronef et de la distance parcourue dans les espaces aériens pour lesquels les services de navigation aérienne incombent à la Mauritanie, par application d'un taux calculé à partir du coût des services de la navigation aérienne.

Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances précise les modalités de détermination de la redevance, compte tenu du présent article, et fixe les modalités de son recouvrement.

ARTICLE 189

Les services rendus par l'Etat pour la sécurité de la circulation aérienne et pour la rapidité de ses mouvements à l'arrivée et au départ des aérodromes dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances donnent lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

La redevance est due par l'exploitant de l'aéronef ou, s'il est inconnu, par le propriétaire de l'aéronef. Elle est exigible à l'occasion de chaque départ d'un aérodrome figurant sur cette liste.

Son montant est déterminé en fonction de la masse maximum au décollage de l'aéronef, par application d'un taux unitaire. Le taux unitaire normal doit tenir compte du coût national du service rendu.

L'arrêté prévu au dernier alinéa du présent article peut fixer :

- des taux particuliers pour certaines zones dans lesquelles le coût du service rendu s'écarte de façon significative du coût national ;
- des taux unitaires réduits pour les vols domestiques.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances précise les modalités de détermination de la redevance, compte tenu du présent article, et fixe les modalités de son recouvrement.

ARTICLE 190

L'organisme auquel l'Etat a délégué la responsabilité d'assurer les services de la circulation aérienne peut demander au ministre chargé de l'aviation civile d'émettre un état exécutoire pour la redevance qui est due. Il est procédé au recouvrement dans les conditions prévues pour les créances de l'Etat.

ARTICLE 191

Sont exonérés de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne prévue à l'article 189 du présent décret :

a) Les vols civils effectués par les aéronefs qui sont la propriété d'un Etat, à condition que ces vols ne soient pas effectués à des fins commerciales et sous réserve de réciprocité;

b) Les vols effectués en totalité selon les règles du vol à vue ;

c) Les vols de recherche et de sauvetage ;

d) Les vols se terminant à l'aérodrome de départ de l'aéronef et au cours desquels aucun atterrissage n'a eu lieu ;

e) Les vols de contrôle et d'essai des aides à la navigation aérienne ;

f) Les vols d'essai effectués exclusivement en vue d'obtenir, de renouveler ou de maintenir le certificat de navigabilité d'un aéronef ou d'un équipement ;

g) Les vols destinés à l'instruction et à l'entraînement du personnel navigant.

TITRE IV - **DOMMAGES ET RESPONSABILITÉS**

CHAPITRE I - RESPONSABILITE DES EQUIPAGES ET DES EXPLOITANTS

ARTICLE 192

Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation, à la route, aux feux et aux signaux, et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

ARTICLE 193

En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote commandant de bord et de l'exploitant de l'appareil est régie par les règles suivantes :

a) S'il est prouvé que la faute de l'exploitant de l'un des aéronefs, ou la faute de ses préposés, a été la cause des dommages subis par l'autre aéronef, cet exploitant assume l'entière responsabilité de ces dommages ; il en est de même pour les dommages à des personnes ou des biens à bord de l'aéronef ayant subi les dommages ;

b) Si les dommages sont causés par la faute des exploitants de deux ou de plusieurs aéronefs, ou de leurs préposés, les responsabilités sont partagées compte tenu de la gravité de la faute commise par chacun.

ARTICLE 194

Les indemnités que les exploitants des autres aéronefs impliqués ont dû payer pour les dommages causés par l'abordage visé à l'article 193 du présent décret sont à la charge définitive des exploitants responsables de ces dommages.

ARTICLE 195

L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

S'il s'agit d'une avarie causée à un appareil en circulation, le tribunal du lieu du dommage est celui dans la circonscription duquel la victime a été obligée d'atterrir après l'avarie.

CHAPITRE II : ASSISTANCE – RECHERCHE ET SAUVETAGE – EPAVES – DECLARATIONS D'ACCIDENTS OU D'INCIDENTS

ARTICLE 196

Si l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens transportés, le procureur de la République est tenu informé.
Les conditions d'applications du présent chapitre feront l'objet de textes réglementaires.

TITRE V - **DISPOSITIONS PÉNALES**

ARTICLE 197

La commission prévue par l'article 86 de la loi portant code de l'aviation civile est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour le personnel placé sous son autorité, par le ministre de la défense.

La commission mentionne précisément l'objet du commissionnement et le ressort territorial dans lequel l'agent commissionné a vocation, en raison de son affectation, à constater les infractions.

ARTICLE 198

Les agents commissionnés en application de l'article 197 du présent décret ; prêtent serment devant le tribunal régional de leur résidence administrative.

La formule du serment est la suivante :

« Je jure de procéder avec exactitude et probité, dans les limites des lois et règlements en vigueur, à la constatation des infractions au livre Ier du code de l'aviation civile et aux décrets pris pour son application.

Je jure également de ne rien révéler ou utiliser de ce qui sera porté à ma connaissance à l'occasion de l'exercice de mes fonctions. »

TITRE VI - **SANCTIONS ADMINISTRATIVES**

ARTICLE 199

Le directeur de l'Agence nationale de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre :

a) Du pilote qui n'aura pas tenu son carnet de vol ou le carnet de route de l'aéronef lorsque ce document est exigé par la réglementation en vigueur

b) Du propriétaire qui aura omis de conserver le carnet de route de l'aéronef pendant les trois ans qui suivent la dernière inscription ;

c) De ceux qui ont contrevenu aux articles 153 et 154 du présent Décret ;

d) Des organisateurs de spectacles publics d'évolution d'aéronefs qui n'auront pas obtenu l'autorisation requise par l'article 155 et des pilotes qui auront participé à ces manifestations ;

e) De ceux qui auront contrevenu à l'article 157.

ARTICLE 200

Le directeur de l'Agence nationale de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre d'un transporteur aérien ou de tout autre exploitant d'aéronef civil qui :

a) Ne respecte pas les obligations en matière de couverture d'assurance fixées par le présent code et ses actes d'application ;

b) Qui atterris sur les aéroports de Mauritanie sans autorisation de l'ANAC

c) Procède sur un aéroport coordonné, de façon répétée et intentionnelle, en violation de l'article 165, à des atterrissages ou à des décollages sans disposer des créneaux horaires correspondants, ou à des horaires significativement différents des créneaux horaires qui lui ont été attribués, ou utilise des créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution, lorsque ces manquements préjudicient aux activités de l'aéroport ou au trafic aérien ;

d) Exploite un aéronef en contradiction avec la réglementation relative au retrait d'exploitation des aéronefs bruyants.

ARTICLE 201

Le directeur de l'Agence nationale de l'aviation civile fixe le montant de l'amende prévue aux articles 199 et 200 en tenant compte du type et de la gravité des manquements constatés et, éventuellement, des avantages qui en sont retirés. Ce montant ne peut excéder, par manquement constaté, 250 000 UM pour une personne physique et 3.000 000 UM pour une personne morale. Ces plafonds sont doublés en cas de nouveau manquement commis dans un délai d'un an à compter du précédent manquement.

Lorsque le manquement mentionné au a) de l'article 200 présente un caractère de particulière gravité, le directeur général peut, à la place de l'amende administrative, prononcer soit le retrait de la licence d'exploitation, soit le refus du droit d'atterrir sur le territoire national.

ARTICLE 202

Les manquements mentionnés aux articles 199 et 200 sont constatés par les fonctionnaires et agents énumérés à l'article 86 de la loi portant code de l'aviation civile et font l'objet de procès-verbaux. Ces procès-verbaux sont notifiés dans le délai de trois mois à compter de la

commission des manquements à la ou aux personnes concernées et transmis au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile. La notification indique le montant maximal de l'amende encourue. La ou les personnes concernées sont invitées à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de cette notification.

Les décisions du directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile mentionnées à l'article 201 sont notifiées à la ou aux personnes concernées.

ARTICLE 203

Les décisions du directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile mentionnées à l'article 201 sont motivées. Elles peuvent faire l'objet d'un recours contentieux.

LIVRE III - AÉRODROMES

TITRE I - **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

CHAPITRE I - **DEFINITIONS, REGLES GENERALES DE CREATION, D'UTILISATION ET DE CONTROLE**

SECTION 1 ï REGLES GENERALES DE CREATION ET D'UTILISATION

ARTICLE 204

I. ð La création d'un aérodrome par l'État est soumise à l'avis des ministres intéressés, notamment, selon les cas :

- du ministre chargé de l'aviation civile ;
- du ministre de la défense ;
- du ministre chargé de l'administration territoriale ;
- du ministre chargé de la sécurité intérieure;
- du ministre chargé de l'économie;
- du Ministre chargé des Finances
- du ministre chargé de l'habitat et de l'urbanisme ;
- du ministre chargé de l'environnement ;
- du ministre chargé de l'agriculture.

La décision de création est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après avis favorable des ministres intéressés.

II. ð La création d'un aérodrome par une personne autre que l'État est subordonnée à une autorisation administrative délivrée dans les conditions prévues aux Titres II et III du présent livre et, pour les aérodromes ouverts à la circulation publique, à la conclusion de la convention prévue à l'article 99 de la loi portant code de l'aviation civile.

III. ð Le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile tient à jour la liste des aérodromes, avec leurs caractéristiques, dont la création et la mise en service ont été autorisées. Cette liste fait l'objet d'une publication régulière au Journal officiel et d'insertions aux publications d'information aéronautique.

ARTICLE 205

I. ð Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aérodromes à usage privé.

II. ð Les aérodromes sont affectés à titre principal au ministère chargé de l'aviation civile ou au ministère chargé de la défense en fonction des activités aéronautiques auxquelles est dédié l'aérodrome.

Toute administration civile ou militaire de l'État peut demander à être désignée comme affectataire secondaire d'un aérodrome lorsque les services de cette administration font un usage aéronautique permanent de cet aérodrome et y disposent ou ont besoin d'y disposer d'installations.

Un aérodrome comportant plusieurs affectataires est qualifié d'aérodrome à affectation aéronautique mixte.

Après avis des ministres intéressés, un arrêté interministériel désigne :

- l'affectataire principal de l'aérodrome ;
- le cas échéant, le ou les affectataires secondaires,

et précise les services et établissements aux besoins desquels l'aérodrome est affecté ainsi que les activités aériennes autorisées.

III. ð L'affectataire principal d'un aérodrome en exerce la direction. Il désigne un directeur sous l'autorité duquel est assuré le fonctionnement de l'aérodrome.

IV. — Sur les aérodromes à affectation aéronautique mixte, les différents affectataires exerce les droits et obligations correspondants à cette qualité. Ces droits et obligations, ainsi que les modalités de répartition des charges entre les différents affectataires sont précisés par un arrêté interministériel.

V. — L'affectataire principal d'un aérodrome est chargé de coordonner, d'assurer ou de faire assurer les missions incombant à l'État sur cet aérodrome.

ARTICLE 206

Tous les aérodromes sont soumis au contrôle technique et administratif de l'Agence nationale de l'aviation civile et, le cas échéant, de services de l'État dans les conditions prévues par la loi portant code de l'aviation civile et par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile de l'administration territoriale .

Les agents chargés du contrôle, notamment les inspecteurs de l'Agence nationale de l'aviation civile, ont accès à tout moment à l'aérodrome et à ses dépendances.

SECTION 2 ï RETRAIT DøAUTORISATION

ARTICLE 207

Les autorisations administratives en vertu desquelles les aérodromes sont créés et utilisés peuvent être restreintes, suspendues ou retirées dans les cas suivants :

a) Lorsque l'aérodrome ne remplit plus les conditions juridiques et techniques qui avaient été nécessaires à l'octroi de l'autorisation ;

b) Lorsque l'aérodrome se révèle dangereux pour la circulation aérienne ;

c) Lorsque l'aérodrome a cessé d'être utilisé par des aéronefs depuis plus de deux ans ;

d) Lorsque l'utilisation de l'aérodrome est devenue incompatible avec l'existence d'un autre aérodrome, ouvert à la circulation aérienne publique ou réservé à l'usage d'administrations de l'État ;

e) En cas de manquements graves aux dispositions du code de l'aviation civile ou des décrets pris pour son application ;

f) En cas d'infractions aux lois et règlements d'ordre public.

ARTICLE 208

Les suspensions, restrictions et retraits des autorisations mentionnées à l'article 207 sont prononcées :

- pour les aérodromes privés, par le ministre chargé de l'aviation civile après avis du ministre de l'administration territoriale;

- pour les aérodromes ouverts à la circulation publique et pour les aérodromes à usage restreint, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après avis des ministres intéressés.

En cas d'urgence, le ministre chargé de l'aviation civile peut, sans procéder aux consultations prévues au présent article, prononcer la suspension ou la restriction des effets d'une autorisation pour une durée n'excédant pas soixante jours.

ARTICLE 209

Les suspensions, restrictions ou retraits n'ouvrent aucun droit à indemnité pour les personnes physiques ou morales qui ont créé ou utilisé l'aérodrome objet de la décision, sauf dispositions contraires prévues dans les conventions conclues en application de l'article 99 de la loi portant code de l'aviation civile.

ARTICLE 210

Lorsqu'elles sont prises en cas d'urgence, les décisions restreignant ou interdisant temporairement l'utilisation d'un aérodrome font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

CHAPITRE II - POLICE DES AERODROMES ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE

ARTICLE 211

La police des aérodromes et des installations à usage aéronautique mentionnée à l'article 92 de la loi portant code de l'aviation civile s'exerce dans les conditions définies par le présent chapitre.

SECTION 1 - ORGANISATION DE LA SURETE

SOUS-SECTION 1 - ORGANISATION NATIONALE

ARTICLE 212

Le Comité national de sûreté et de facilitation de l'aviation civile est un organisme consultatif placé auprès du ministre chargé de l'aviation civile.

Le Comité national de sûreté et de facilitation de l'aviation civile est chargé :

a) De coordonner les activités de sûreté des différents ministères, des services et autres organismes de l'État,

b) De conseiller l'administration, les autorités aéroportuaires, les exploitants de l'aéroport, d'aéronef et les autres organismes aux sujets des mesures de sureté nécessaire pour faire face aux menaces dirigées contre l'aviation civile

c) Etudier les recommandations formulées par les comités de suretés d'aéroports et selon les cas recommandé à l'ANAC

d) D'émettre des avis sur la politique de sûreté en matière d'aviation civile ;

e) D'évaluer l'efficacité du programme national de sûreté de l'aviation civile ;

f) De soumettre au ministre chargé de l'aviation civile des propositions d'adaptation du programme national de sûreté de l'aviation civile .

ARTICLE 213

Le Comité national de sûreté et de facilitation est composé à la discrétion de l'Etat et doit comprendre le ministre chargé de l'aviation civile comme président et les Ministres de la

défense, de la sécurité intérieure, des finances, des affaires étrangères et tout autre Ministre dont la présence est jugée nécessaire par le Gouvernement.
Le secrétariat du Comité national de sûreté et de facilitation sera assuré par le directeur général de l'ANAC.
Le Comité se réunit sur convocation de son président deux fois par an et chaque fois que de besoin. Chaque séance fait l'objet d'un procès-verbal qui, après approbation par le Comité, est transmis aux autorités et entités concernées.

Le Comité établit son règlement intérieur.

Le Comité peut solliciter le concours de toute personne dont la compétence peut être utile à ses travaux.

ARTICLE 214

Le Comité national de sûreté et de facilitation peut échanger avec des comités analogues d'Etats parties à la convention relative à l'aviation civile internationale et dans le cadre d'accords bilatéraux des renseignements sur les plans conception et équipement de sûreté en vue d'une harmonisation des méthodes et des procédures destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

SOUS-SECTION 2 - ORGANISATION DE LA SURETE AU NIVEAU DES AÉROPORTS

ARTICLE 215

Au niveau de chaque aéroport international, une autorité, désignée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile est chargée de coordonner la mise en œuvre des mesures de sûreté sur l'aéroport. Cette autorité qui dépend directement de l'ANAC est appelée coordonnateur de la sûreté aéroportuaire.

Le coordonnateur de la sûreté aéroportuaire établit et met en œuvre un programme de sûreté d'aéroport qui répond aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile. Le programme de sûreté d'aéroport doit être approuvé par l'Agence nationale de l'aviation civile.

Le coordonnateur préside la commission d'attribution des titres de circulation en zone réservée des aéroports dans les conditions prévues à la section 3 du présent chapitre

ARTICLE 216

Au niveau de chaque aéroport international, un Comité de sûreté d'aéroport est chargé :

a) D'assister le coordonnateur de la sûreté aéroportuaire dans l'exercice des compétences prévues à l'article 215 ;

b) D'établir et de mettre à jour la liste des points vulnérables du point de vue de la sûreté et de revoir périodiquement la sûreté de ces points ;

c) De soumettre au Comité national de sûreté et de facilitation tout problème ne pouvant être résolu sur le plan local et nécessitant une adaptation des mesures et procédures de sûreté au niveau national ;

d) De veiller à la mise en œuvre des recommandations visant à améliorer les mesures et procédures de sûreté ;

e) De s'assurer du respect des obligations en matière de formation du personnel de sûreté prévues à la sous-section 2 de la section 4 du présent chapitre ;

f) De veiller à ce que les programmes d'extension aéroportuaire incorporent la planification des modifications à apporter aux systèmes et équipements de contrôle de sûreté.

ARTICLE 217

Le Comité de sûreté de l'aéroport de Nouakchott est présidé par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile ou son représentant. Sur les autres aéroports internationaux, le Comité de sûreté est présidé par le Wali de la Wilaya ou son représentant.

En fonction des services et activités exercés sur l'aéroport, le Comité de sûreté comprend :

- le coordonnateur de la sûreté aéroportuaire ;
- le gestionnaire de l'aéroport ou son représentant ;
- l'organisme en charge de la circulation aérienne sur l'aéroport ou son représentant ;
- sur les aéroports autres que Nouakchott, le représentant de l'Agence nationale de l'aviation civile ;
- le représentant de l'armée de l'air ;
- le chef du commissariat spécial de police de l'aéroport ;
- le chef de la gendarmerie de l'aéroport ;
- le chef du bureau des douanes de l'aéroport ;
- le représentant de la direction de la protection civile ;
- le représentant du protocole de la Présidence ;
- les représentants des sociétés privées de sûreté ;
- les représentants des sociétés de Catering ;
- les représentants des transitaires ;
- le receveur du bureau de poste de l'aéroport ;
- le représentant du service de messagerie express à l'aéroport ;
- le représentant de chaque compagnie aérienne exerçant son activité sur l'aéroport ;
- les représentants des sociétés chargées de l'assistance en escale ;
- les chefs des dépôts pétroliers de l'aéroport ;
- les représentants des autres personnes, organismes et entreprises autorisés à occuper ou à utiliser la zone réservée de l'aéroport ;
- le chef de l'antenne médicale de l'aéroport ;
- sur l'aéroport de Nouakchott, le représentant de la Wilaya.

Sauf pour les personnes et représentants nommément désignés ci-dessus, les représentants sont désignés par les services, organismes ou entreprises concernés qui en informent le président du Comité de sûreté d'aéroport. En cas d'absence du représentant titulaire, un suppléant est désigné selon les mêmes formes.

Les fonctions de membre du Comité sont gratuites.

Le Comité de sûreté d'aéroport se réunit sur convocation de son président une fois par mois et chaque fois que de besoin. Chaque séance fait l'objet d'un procès-verbal qui, après approbation par le Comité, est transmis aux autorités et entités concernées.

Le Comité ne peut délibérer que si la majorité de ses membres est présente. La proposition est adoptée à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Le secrétariat permanent du Comité est assuré par le coordonnateur de la sûreté aéroportuaire.

Le Comité peut entendre toute personne susceptible d'apporter une contribution utile à ses travaux.

Le Comité peut instituer une entité opérationnelle chargée du suivi des activités de sûreté sur l'aéroport.

ARTICLE 218

Chaque aéroport est doté d'un plan d'urgence décrivant les moyens et les mesures à mettre en œuvre pour faire face aux urgences survenant sur l'aérodrome ou sur son voisinage telles que les situations critiques affectant les aéronefs , les sabotages, y compris la menace a la bombe, les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, les incendies dus aux marchandises dangereuses, les incendies des bâtiments et les catastrophes naturelles

Le plan d'urgence est établi par le gestionnaire d'aérodrome ; l'ANAC en assure le suivi.

Chaque aéroport est doté d'un plan de gestion de crise décrivant les moyens et les mesures à mettre en œuvre en cas de menace ou de survenance d'un acte d'intervention illicite contre l'aviation civile. Ce plan prévoit en outre la constitution d'une équipe de gestion de crise pour gérer tout acte d'intervention illicite.

Le plan de gestion de grise est établi par l'Agence nationale de l'aviation civile qui en assure le suivi.

.

SECTION 2 - ZONAGE DES AERODROMES

ARTICLE 219

L'emprise des aérodromes affectés à titre principal ou secondaire à l'aviation civile comprend :

- une zone publique dont l'accès à certaines parties peut être réglementé ;
- une zone réservée à laquelle le public ne peut librement accéder et dont l'accès est soumis à la possession de titres spéciaux prévus aux articles 222 et 228 ; la zone réservée peut comporter plusieurs secteurs.

Les aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire principal ou secondaire comprennent également une zone militaire.

ARTICLE 220

Les limites et la composition de la zone publique et de la zone réservée des aérodromes, ainsi que les accès à la zone réservée et, le cas échéant, aux différents secteurs de cette dernière sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après consultation de l'exploitant de l'aérodrome.

SECTION 3 - CONDITIONS D'ACCES, DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT EN ZONE PUBLIQUE ET EN ZONE RESERVEE DES AERODROMES

ARTICLE 221

I- Les dispositions de la sous-section 1, 2 et 3 de la présente section s'appliquent sur les aéroports internationaux.

Sur les aérodromes autres que ceux mentionnés au premier alinéa, le ministre chargé de l'aviation civile, après avis ou proposition des ministres intéressés et consultation de l'exploitant de l'aérodrome, fixe par arrêté :

- les conditions d'accès, de circulation et de stationnement dans la zone publique des personnes et des véhicules, notamment des taxis, voitures de location et véhicules de transport ;
- les conditions particulières d'accès, de circulation, de stockage et de stationnement des personnes, des véhicules, des bagages et du fret admis à pénétrer en zone réservée ;
- les zones accessibles au stationnement et à la circulation des aéronefs.

Les arrêtés du ministre peuvent rendre applicables tout ou partie des mesures prévues à la présente section et édicter des prescriptions particulières.

II-Les dispositions de la sous-section 4 de la présente section sont applicables sur tous les aérodromes sur lesquels s'exerce la police des aérodromes.

SOUS-SECTION 1 - ACCÈS ET CIRCULATION DES PERSONNES EN ZONE RÉSERVÉE

ARTICLE 222

I.ð Toute personne, autre que celles mentionnées aux II, III et V du présent article, appelée à exercer une activité en zone réservée doit être en possession d'un titre de circulation ; l'exploitant de l'aéroport et les entreprises ou organismes autorisés par l'exploitant à occuper ou utiliser la zone réservée de l'aéroport formulent les demandes de titres de circulation pour leurs salariés ou les personnes agissant pour leur compte.

II.ð Les personnels navigants professionnels doivent être en possession d'une carte de navigant, portée de façon apparente, établie selon des modalités fixées par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et, pour les navigants rattachés à un établissement d'une entreprise de transport aérien situé sur le territoire mauritanien, à la possession d'une habilitation valable sur l'ensemble du territoire national.

III.ð Les élèves pilotes doivent être en possession d'une habilitation valable sur l'ensemble du territoire national ; les demandes d'habilitation sont formulées par les organismes de formation au pilotage.

IV.ð L'accès au salon d'honneur de l'aéroport est réglementé par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile, des affaires étrangères, de la défense et de l'administration territoriale.

V.ð Les conditions particulières d'accès en zone réservée des passagers, des personnels navigants autres que ceux mentionnés au II du présent article, des personnes admises pour une durée inférieure à une semaine et des fonctionnaires et agents de l'État ou des organismes d'Etat en uniformes ou munis d'un ordre de mission ou d'une commission d'emploi sont fixées par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile, de la défense, de l'administration territoriale, de la sécurité intérieur et des douanes.

VI.ð Les agents de l'Etat et les inspecteurs de l'Agence nationale de l'aviation civile justifiant d'une activité sur plusieurs aéroports ainsi que les personnes identifiées dans les programmes de sûreté des exploitants comme ayant un rôle de supervision sur plusieurs aéroports doivent être en possession d'une habilitation valable sur l'ensemble du territoire national. Cette habilitation leur donne droit à un titre de circulation valable sur tous les aéroports concernés.

VII.ð La liste des installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne et l'assistance météorologique dont l'accès est soumis à la possession d'une habilitation valable sur

l'ensemble du territoire national et d'un titre de circulation est fixée par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 223

Les personnes mentionnées au I de l'article 222 bénéficient d'une sensibilisation aux principes de sûreté et aux règles particulières applicables à l'intérieur de la zone réservée de l'aéroport. Cette sensibilisation est dispensée par les organismes ou entreprises mentionnés à l'article 232 du présent décret qui délivrent aux personnes concernées une attestation de participation.

ARTICLE 224

I ð Le titre de circulation mentionné au I de l'article 222 est délivré par le Directeur Général de l'ANAC selon une procédure fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile

II ð La délivrance de ce titre de circulation est subordonnée :

a) À la justification d'une activité en zone réservée de l'aéroport et, le cas échéant, dans les secteurs sollicités ;

b) À la vérification des antécédents, c'est-à-dire de l'identité de la personne pour laquelle le titre est sollicité et de ses états de service, y compris le cas échéant de son casier judiciaire ;

c) À la présentation de l'attestation prévue à l'article 223, la sensibilisation ayant été suivie depuis moins de six mois.

IIIð Le titre d'accès est délivré pour une durée de deux ans, renouvelable, ou pour la durée envisagée de l'activité en zone réservée de son bénéficiaire lorsque celle-ci est connue au moment de la demande du titre de circulation.

IVð Le titre d'accès peut être refusé, retiré ou suspendu sur demande par Directeur Général de l'ANAC lorsque la moralité ou le comportement de la personne titulaire du badge est incompatible, notamment du point de vue de la sécurité publique, de la sécurité des personnes ou de l'ordre public, avec l'exercice d'une activité en zone réservée d'un aéroport.

En outre, le titre d'accès - peut être retiré :

- s'il est utilisé par une personne autre que son titulaire ;
- en cas de non respect du zonage figurant sur le badge ;
- en cas de non respect de la réglementation en vigueur en matière de sûreté et de sécurité.

En cas d'urgence, le titre d'accès peut être suspendu immédiatement.

ARTICLE 225

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, fixe la liste des titres d'accès en zone réservée, les indications devant figurer sur ces titres, leur règle de port, d'utilisation et de restitution.

ARTICLE 226

L'habilitation mentionnée aux II, III, VI et VII de l'article 222 est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile, sous réserve de la compétence du directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile pour la délivrance aux inspecteurs de l'Agence de l'habilitation prévue par l'article 57 et qui vaut habilitation au sens des VI et VII de l'article 222

L'habilitation est valable pour une durée qui ne peut excéder deux ans.

L'habilitation peut être refusée, retirée ou suspendue pour les motifs énoncés au IV de l'article 224

ARTICLE 227

Ið Le titre de circulation prévu au VI de l'article 222 est délivré par le ministre chargé de l'aviation civile. Pour les inspecteurs de l'Agence nationale de l'aviation civile, la carte de service et l'ordre de mission établis conformément à l'article 58 valent titre de circulation.

IIð Le titre de circulation prévu au VII de l'article 222 est délivré :

- par le ministre chargé de l'aviation civile;
- pour les inspecteurs de l'Agence nationale de l'aviation civile, la carte de service et l'ordre de mission établis conformément à l'article 58 valent titre de circulation.

La délivrance du titre de circulation par le coordonnateur de la sûreté aéroportuaire est subordonnée à la justification de l'habilitation prévue au VII de l'article 222.

SOUS-SECTION 2 - ACCÈS, CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VEHICULES EN ZONE RÉSERVÉE

ARTICLE 228

Les véhicules destinés à être utilisés régulièrement en zone réservée de l'aéroport doivent être munis d'un titre de circulation permanent.

Tout autre véhicule appelé à pénétrer et à circuler en zone réservée de l'aéroport doit être muni d'un titre de circulation temporaire.

Toutefois, les véhicules appelés à pénétrer et à circuler en zone réservée de l'aéroport pour une mission d'intervention d'urgence peuvent être exemptés des obligations prévues à la présente section, sous réserve que ces véhicules soient escortés pendant toute la durée de leur intervention en zone réservée par le service de sûreté de l'aéroport.

ARTICLE 229

Le titre de circulation permanent mentionné au premier alinéa de l'article 228 est délivré par le directeur général de l'ANAC selon une procédure fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile,

La délivrance de ce titre est subordonnée :

a) À la vérification de l'emploi du véhicule à une activité régulière en zone réservée de l'aéroport ;
b) À la détention par le conducteur du véhicule d'un titre d'accès et de circulation délivré dans les conditions prévues à la sous-section 1 de la présente section et lui donnant accès aux secteurs de la zone réservée pour lesquels le titre de circulation du véhicule est sollicité.

Le titre de circulation permanent est valable pour une durée d'un an.

ARTICLE 230

Le titre de circulation temporaire mentionné au deuxième alinéa de l'article 228 est délivré dans les formes prévues par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile .

La délivrance de ce titre de circulation est subordonnée :

a) À la vérification du motif justifiant la demande;
b) À la détention par le conducteur du véhicule d'un titre d'accès et de circulation délivré dans les conditions prévues à la sous-section 1 de la présente section et lui donnant

accès aux secteurs de la zone réservée pour lesquels le titre de circulation du véhicule est sollicité.

Le titre de circulation temporaire est valable pour une durée qui ne peut excéder trois mois.

ARTICLE 231

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, fixe la liste des titres de circulation en zone réservée, les indications devant figurer sur ces titres, leur règle d'apposition sur le véhicule, d'utilisation et de restitution.

ARTICLE 232

L'accès à l'aire de stationnement des aéronefs est limité aux véhicules et engins nécessaires à la sécurité, au secours et à l'exploitation des aéronefs, ainsi qu'aux ambulances du service de santé procédant à des évacuations sanitaires.

ARTICLE 233

Sur demande du gestionnaire de l'aéroport, l'autorité compétente peut restreindre les droits d'accès et de circulation des véhicules si des circonstances objectives le justifient.

En cas d'urgence, pour des motifs de sécurité ou de sûreté, le coordinateur de la sureté peut limiter l'accès et la circulation des véhicules. Le motif et le champ de la limitation sont notifiés à l'autorité compétente en matière de sûreté.

ARTICLE 234

Les règles spécifiques à la circulation et au stationnement des véhicules en zone réservée de l'aéroport sont fixées par le gestionnaire de l'aéroport en liaison avec l'ASECNA.

SOUS-SECTION 3 - ACCÈS, CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES EN ZONE PUBLIQUE

ARTICLE 235

Sans préjudice des prescriptions du Code de la route, la circulation et le stationnement des véhicules en zone publique de l'aéroport sont réglementés par le gestionnaire de l'aéroport.

SOUS-SECTION 4 - ENCOMBREMENT DES VOIES DE CIRCULATION, DES PISTES ET DES AIRES

ARTICLE 236

Sur l'ordre qu'il reçoit des autorités aéroportuaires, le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef ou le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux qui encombrent une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements réglementaires doit prendre immédiatement les dispositions nécessaires pour que l'enlèvement soit effectué dans les meilleurs délais. Il est tenu compte des nécessités des enquêtes auxquelles donnent lieu les événements ayant occasionné l'encombrement.

ARTICLE 237

L'autorité aéroportuaire peut fixer un délai limite pour chaque opération d'enlèvement, compte tenu de l'utilisation de l'ouvrage à dégager, des moyens à mettre en œuvre pour procéder à l'enlèvement et, lorsqu'il s'agit d'un aéronef accidenté, des nécessités de l'enquête technique et de l'information judiciaire.

SECTION 4 - RESPONSABILITES OPERATIONNELLES EN MATIERE DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE

ARTICLE 238

Les dispositions de la présente section s'appliquent sur les aéroports internationaux.

Sur les aérodromes autres que ceux mentionnés au premier alinéa, les responsabilités opérationnelles en matière de sûreté sont définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, après avis ou proposition des ministres intéressés et consultation de l'exploitant de l'aérodrome. Les arrêtés peuvent rendre applicables tout ou partie des mesures prévues au présent titre et édicter des prescriptions particulières.

SOUS-SECTION 1 - MESURES DE SURETE

ARTICLE 239

I-Sur chaque aéroport international, le service de sûreté de l'aviation civile est assuré par la gendarmerie du transport aérien, la police spéciale de l'aéroport et la douane d'aéroport. Le service de sûreté agit sous l'autorité du coordonnateur de la sûreté aéroportuaire prévu à l'article 215

II.- L'ensemble des secteurs de la zone réservée de l'aéroport est placé sous la surveillance du service de sûreté.

III.-Il incombe à l'État d'équiper certains secteurs de la zone réservée, définis par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après avis des ministres intéressés, de dispositifs destinés à en faciliter la surveillance.

IV.-Le service de sûreté de l'aviation civile met en œuvre :

- un service de contrôle des accès de la zone réservée ;
- un service d'inspection filtrage des personnes, biens, produits et véhicules pénétrant dans la zone réservée par un des accès de cette zone ;
- un service d'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine ;
- un service d'inspection filtrage des bagages de soute, du fret et maintient leur intégrité jusqu'à leur remise aux entreprises de transport aérien
-

ARTICLE 240

Les exploitants des aéroports sont tenus :

- d'aménager les infrastructures qu'ils exploitent en tenant compte des impératifs de sûreté ;
- de protéger les infrastructures et installations qu'ils exploitent ;
- d'assurer l'entretien et la maintenance des équipements de sûreté des aéroports qu'ils exploitent.

ARTICLE 241

Les entreprises de transport aérien opérant au départ des aéroports sont tenues :

- de mettre en œuvre des mesures de sûreté relatives aux passagers et à leurs bagages lors de leur enregistrement et de leur embarquement ;
- de maintenir l'intégrité des bagages de soute après leur remise par le service de sûreté de l'aviation civile jusqu'à leur chargement dans l'aéronef ;

- de mettre en œuvre des mesures de sûreté relatives aux biens et produits utilisés à bord des aéronefs après la livraison de ces biens et produits ainsi qu'au fret, colis et matériel transporté par l'entreprise de transport aérien pour son propre compte ;
- de protéger les aéronefs qu'elles exploitent et de procéder aux opérations de sûreté ;
- d'établir les cartes de navigants prévues au II de l'article 222.

ARTICLE 242

Les entreprises ou organismes autorisés à occuper ou utiliser la zone réservée des aéroports sont tenus lorsqu'ils occupent des lieux à titre exclusif :

- de mettre en œuvre le contrôle d'accès à ces lieux ;
- d'appliquer les prescriptions liées à cette occupation faisant l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 243

Les exploitants des aéroports, les entreprises de transport aérien opérant au départ des aéroports et les entreprises ou organismes autorisés à occuper ou utiliser la zone réservée des aéroports sont tenus :

- d'établir, de mettre à jour et d'appliquer un programme de sûreté décrivant les mesures qu'ils mettent en œuvre conformément à la réglementation en vigueur ;
- d'établir des procédures d'exploitation normalisées (PEN) ;
- de désigner un responsable sûreté.

Les programmes de sûreté doivent être approuvés par l'Agence nationale de l'aviation civile qui en assure également la supervision. Ces programmes sont modifiés dans les mêmes conditions en fonction des changements de la réglementation et des prescriptions particulières imposées par l'autorité administrative.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise, en tant que de besoin, les modalités d'établissement et d'approbation des programmes de sûreté.

En cas de manquements constatés aux dispositions prévues par un programme de sûreté, l'Agence nationale de l'aviation civile peut imposer des mesures destinées à compenser le manquement constaté ou des mesures restrictives d'exploitation. L'entreprise ou l'organisme concerné est préalablement informé de la mesure envisagée et dispose, sauf en cas d'urgence, d'un délai de quinze jours pour faire connaître ses observations.

ARTICLE 244

Les services, entreprises ou organismes qui utilisent des équipements de détection doivent pouvoir justifier à tout moment qu'ils se conforment aux règles applicables à l'utilisation de ces équipements, notamment en ce qui concerne la certification ou le niveau de performance ainsi que les procédures d'utilisation.

ARTICLE 245

En cas d'urgence résultant d'une situation particulière mettant en cause la sûreté des vols et des personnes, les ministres chargés de l'aviation civile, de l'administration territoriale de la sécurité et de la défense prennent conjointement les mesures rendues nécessaires par cette situation.

ARTICLE 246

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile fixe les modalités d'application des dispositions du présent chapitre, en ce qui concerne les conditions techniques relatives aux infrastructures et matériels.

Des arrêtés conjoints des ministres chargés des transports, de la défense, de l'administration territoriale, de la sécurité et des douanes :

a) Précisent les modalités d'application des autres dispositions du présent chapitre, notamment en ce qui concerne la répartition des tâches de sûreté mentionné à l'article 239 les procédures d'inspection filtrage et les procédures applicables aux autres contrôles et dispositifs de sûreté, dans le respect des dispositions de l'article 104 de la loi portant code de l'aviation civile ;

b) Déterminent les mesures relatives à la garde et à la conservation des véhicules, matériels et marchandises utilisant la plateforme ou les installations aéroportuaires.

SOUS-SECTION 2 - FORMATION DU PERSONNEL DE SURETE

ARTICLE 247

L'employeur des personnes qui exécutent les tâches concourant à la mise en œuvre des mesures de sûreté s'assure que son personnel dispose des compétences dans le domaine de la sûreté du transport aérien requises pour l'exercice des tâches qui lui sont confiées.

Le personnel visé au premier alinéa comprend :

a) Le personnel de sûreté des services de l'Etat , des exploitants des aéroports, des entreprises de transport aérien opérant au départ des aéroports et des entreprises ou organismes autorisés à occuper ou utiliser la zone réservée des aéroports ;

b) Les personnes possédant l'agrément prévu au troisième alinéa de l'article104 portant code de l'aviation civile;

c) Le personnel de l'agent habilité visé à l'article 442 et celui qui effectue les vérifications spéciales mentionnées à l'article 446;

d) Les personnes visées à l'article 444.

ARTICLE 248

Pour se conformer à l'obligation prévue au premier alinéa de l'article 246, l'employeur met en œuvre un plan destiné à dispenser au personnel concerné les formations initiales et continues ainsi que les entraînements périodiques requis par le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile.

L'employeur tient le plan de formation et ses mises à jour à la disposition des services compétents de l'État et de l'Agence nationale de l'aviation civile.

ARTICLE 249

Chacun des personnels concernés doit détenir une attestation écrite de participation à ces formations et à ces entraînements délivrée par son employeur.

ARTICLE 250

Ces formations et entraînements sont dispensés par des entreprises ou organismes ayant conclu une convention avec l'État.

ARTICLE 251

Le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile, précise :

- les conditions que doivent respecter les entreprises ou organismes assurant les formations et entraînements ;
- les références et les qualifications professionnelles des personnels dispensant les formations et les entraînements.

ARTICLE 252

le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile, définit les objectifs pédagogiques, le contenu et les durées minimales des formations initiales et continues ainsi que des entraînements périodiques que reçoivent les personnels de sûreté, compte tenu des fonctions devant être exercées, des compétences techniques requises et, le cas échéant, de circonstances spécifiques locales.

L'Agence nationale de l'aviation civile s'assure que les formations sont dispensées conformément aux dispositions du programme national de formation.

SOUS-SECTION 3 - REPONSES AUX ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

ARTICLE 253

Au niveau de chaque aéroport international, l'ANAC est tenu d'établir et de mettre à jour un plan de gestion de crise décrivant les moyens et les mesures à mettre en œuvre afin de riposter à un acte d'intervention illicite survenant ou ayant des effets sur le territoire ou dans l'espace aérien mauritanien et ce en concertation avec les services de l'État, l'exploitant de l'aéroport, les entreprises de transport aérien opérant au départ de l'aéroport et les entreprises ou organismes autorisés à occuper ou utiliser la zone réservée de l'aéroport

Les plans de gestion de crise sont établis conformément à la réglementation en vigueur et notamment au plan d'urgence de l'aéroport mentionné à l'article 218.

ARTICLE 254

Les services de la circulation aérienne ainsi que les services de police et gendarmerie informent sans délai et prioritairement l'Agence nationale de l'aviation civile de tout acte d'intervention illicite dont ils ont connaissance.

L'Agence nationale de l'aviation civile informe sans délai le-ministre chargé de l'aviation civile ainsi que le responsable de l'équipe de gestion de crise de l'aéroport ou des aéroports concernés de toute menace d'intervention illicite contre un aéronef ou des installations aéroportuaires dont elle a connaissance et/ou qu'elle estime crédible.

SECTION 5 - SANCTIONS ADMINISTRATIVES

ARTICLE 255

Les manquements aux dispositions énumérées aux articles 256 et 257du présent décret font l'objet de constats écrits dressés par les officiers et les agents de la police nationale, de la gendarmerie des transports aérien, les agents des douanes d'aéroport ainsi que par les inspecteurs de l'Agence nationale de l'aviation civile et les fonctionnaires et agents, commissionnés ou habilités et assermentés en application des articles 131 et 132 de la loi portant code de l'aviation civile..

Ces constats sont notifiés aux personnes concernées et communiqués au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile par le chef du service auquel appartient le rédacteur dudit constat. La personne concernée dispose de trente jours pour présenter ses observations.

ARTICLE 256

I.-Font l'objet des sanctions administratives prévues au II, les manquements constatés aux dispositions :

a) De la section 3 du présent chapitre relative aux conditions d'accès, de circulation et de stationnement en zone publique et en zone réservée des aérodromes et des textes pris pour son application ;

b) Des arrêtés interministériels fixant les accès à la zone réservée des aérodromes ;

c) Des arrêtés ministériels fixant les conditions particulières d'accès, de circulation, de stockage et de stationnement des personnes, des véhicules, des bagages et du fret admis à pénétrer en zone réservée des aérodromes ;

d) Des arrêtés ministériels fixant les zones accessibles au stationnement et à la circulation des aéronefs ;

e) Des arrêtés ministériels fixant les dispositions applicables sur les aires de stationnement des aéronefs ;

f) Des arrêtés et mesures pris en application des articles 240 ; 244 ; 247 et 249.

II ð Le directeur général de l'ANAC peut, en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements constatés, après consultation du Comité de sûreté d'aéroport:

a) Soit prononcer à l'encontre de la personne physique auteur du manquement une amende administrative d'un montant de 30 000 UM au plus ;

b) Soit suspendre le titre d'accès et de circulation de cette personne et/ou du véhicule concerné pour une durée qui ne peut excéder trente jours. Dans ce cas, il en exige la remise immédiate.

Le plafond de l'amende peut être porté au double en cas de nouveau manquement de même nature commis dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 257

I.-Font l'objet des sanctions administratives prévues au II, les manquements constatés aux dispositions :

a) Mentionnées aux a), d), d) et e) du I de l'article 256;

b) Du troisième alinéa de l'article 104 de la loi portant code de l'aviation civile en ce qu'il prévoit que les agents effectuant des contrôles de sûreté sont agréés ;

c) Des articles 222, 444 ; 445 et 446 et des textes pris pour leur application ;

d) Des arrêtés et mesures pris en application des articles 240 à 244 relatifs aux mesures de sûreté ;

e) Des articles 247 à 252 en ce qui concerne la formation des personnels de sûreté ;

f) Des mesures destinées à compenser le manquement constaté, ou restrictives d'exploitation, prévues au septième alinéa de l'article 243 et à l'article 450

II.-Le directeur général de l'ANAC peut, en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements constatés, après consultation du Comité de sûreté d'aéroport, prononcer à l'encontre de la personne morale responsable une amende administrative d'un montant de 300 000 UM au plus.

Le plafond de l'amende peut être porté au double en cas de nouveau manquement de même nature commis dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 258

Aucune amende ou mesure de suspension ne peut être prononcée plus de deux ans après la constatation d'un manquement.

Les amendes et mesures de suspension font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Elles peuvent faire l'objet d'un recours devant la juridiction compétente.

ARTICLE 259

Le directeur de l'ANAC peut prononcer des sanctions administratives dans tous les cas ou il constate un manquement aux dispositions relatives à la sureté.

SECTION 6 - SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AERONEFS

ARTICLE 260

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs a principalement pour objet de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef par la mise en place, sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et sur les aérodromes à usage restreint où le ministre chargé de l'aviation civile exerce le pouvoir de police, de moyens et d'une organisation adaptés au niveau de protection requis.

L'exploitant d'aérodrome peut, en tout ou partie, confier l'exécution du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs, par voie de convention, à un organisme public spécialisé ou à un organisme privé agréé.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux aérodromes réservés aux hélicoptères.

SOUS-SECTION 1 - NIVEAU DE PROTECTION ASSURÉ

ARTICLE 261

Aux fins de la présente section, on entend par :

a) « Avion », tout aéronef sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur des surfaces restant fixes dans des conditions données de vol et entraîné par un ou plusieurs organes moteurs maintenus en fonctionnement, au moins partiellement, dans les circonstances normales de vol, à l'exclusion des aéronefs ultralégers motorisés répondant à ces caractéristiques ;

b) « Mouvement », chaque décollage ou chaque atterrissage d'avion.

ARTICLE 262

I. ð Le ministre chargé de l'aviation civile détermine, après consultation de l'exploitant d'aérodrome, le niveau de protection d'un aérodrome.

Le niveau de protection assuré à un aérodrome en ce qui concerne le sauvetage et la lutte contre l'incendie est fonction de la catégorie d'aérodrome à laquelle il appartient.

La catégorie d'aérodrome est fondée sur la longueur hors tout et la largeur du fuselage des avions les plus longs qui utilisent normalement l'aérodrome, comme prévu à l'annexe 14 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

Si, après avoir établi la catégorie correspondant à la longueur hors tout de l'avion le plus long, il apparaît que la largeur du fuselage est supérieure à la largeur maximale prévue à

l'annexe 14 pour cette catégorie, l'avion sera classé dans la catégorie immédiatement supérieure.

II. ð Toutefois, lorsque le nombre de mouvements des avions de la catégorie la plus élevée qui utilisent normalement l'aérodrome est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic des avions de cette catégorie, le niveau de protection assuré sera, au minimum, celui qui correspond à la catégorie déterminée, moins une.

Pour les vols réguliers, la détermination du nombre de mouvements des avions tient compte des mouvements réalisés l'année antérieure pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic. Pour les vols non réguliers, cette détermination tient compte des mouvements réalisés en moyenne sur les trois dernières années pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic.

III. ð Lorsque des périodes d'activité réduites sont prévues, le niveau de protection offert ne sera pas inférieur au niveau correspondant à la catégorie la plus élevée des avions qui, selon les prévisions, devraient utiliser l'aérodrome au cours de ces périodes, quel que soit le nombre de mouvements.

ARTICLE 263

Les aérodromes qui ne justifient pas un classement dans un niveau de protection se voient attribuer, par défaut, un niveau de protection 1.

ARTICLE 264

Le niveau de protection d'un aérodrome et ses éventuelles modulations programmées en fonction des variations de trafic sur l'aérodrome font l'objet d'un avis aux navigateurs aériens.

ARTICLE 265

Sur chaque aérodrome, le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs est doté d'infrastructures, de moyens en personnel, en produits extincteurs, en véhicules de lutte contre l'incendie et en matériel divers au regard du niveau de protection de l'aérodrome.

Ces moyens sont définis par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et de la sécurité civile en tenant compte des circonstances dans lesquelles le service intervient telles que la configuration géographique de l'aérodrome et des variations de trafic des aéronefs durant l'année.

SOUS-SECTION 2 - ORGANISATION DU SERVICE

ARTICLE 266

Un responsable du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs assure les fonctions d'encadrement du service. Ce responsable est chargé :

a) De veiller au maintien en état opérationnel d'intervention des moyens dont est doté l'aérodrome ;

b) De veiller à l'application des consignes opérationnelles prévues à l'article 272 ;

c) De rédiger et transmettre les comptes rendus ;

d) De proposer des mesures relatives aux procédures d'intervention des moyens du service.

En outre, sur les aérodromes ayant un niveau de protection égal ou supérieur à 6, un ou plusieurs chefs d'intervention, placés sous l'autorité du responsable du service, sont chargés de conduire et de diriger les pompiers d'aérodrome sur le lieu d'intervention.

ARTICLE 267

Des pompiers d'aérodrome exercent les fonctions d'exécution du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs. Ces pompiers sont chargés :

a) De mettre en œuvre le matériel mis à leur disposition ;

b) D'intervenir conformément aux consignes établies ;

c) D'assurer toutes tâches visant à prévenir les incendies ou accidents d'aéronefs et à assurer le sauvetage, l'évacuation et la dispense des premiers secours aux personnes accidentées.

ARTICLE 268

Sur un aérodrome déterminé, l'exercice des fonctions de pompier d'aérodrome, de chef de manœuvre et de responsable du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs est subordonné à l'obtention d'un agrément délivré par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile après accord du ministre chargé de la sécurité.

Un arrêté conjoint des ministres chargé de la sécurité et de l'aviation civile détermine les conditions d'octroi, de maintien, de retrait et de suspension de l'agrément, compte tenu des fonctions devant être exercées, des compétences techniques requises et du niveau de protection de l'aérodrome où doit s'exercer l'activité.

ARTICLE 269

Le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs doit être formé de façon à disposer des compétences requises pour l'exercice des tâches qui lui sont confiées. Le programme de formation comprend, entre autres, des éléments sur les performances humaines, notamment la coordination des équipes.

En outre, le personnel est soumis à des entraînements périodiques de lutte contre l'incendie adaptés aux types d'aéronefs qui utilisent l'aérodrome et au matériel dont celui-ci est doté pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie, et notamment à des exercices sur les feux de carburant expulsé sous très forte pression d'un réservoir rompu.

ARTICLE 270

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs doit pouvoir justifier à tout moment qu'il se conforme aux règles techniques applicables aux produits extincteurs, véhicules et équipements affectés au service, notamment en ce qui concerne le niveau de performance ainsi que les procédures d'utilisation de ces matériels.

Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et de la sécurité détermine les règles techniques relatives aux matériels mentionnés au premier alinéa, ainsi que les conditions dans lesquelles il est attesté de leur conformité à ces règles techniques.

ARTICLE 271

Le poste d'incendie affecté sur un aérodrome au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs accueille tous les véhicules de sauvetage et d'incendie.

Toutefois, lorsque les délais d'intervention ne peuvent être respectés à partir de ce seul poste d'incendie, des postes annexes peuvent être aménagés sur l'aérodrome.

Les prescriptions techniques relatives aux postes d'incendie font l'objet d'un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et de la sécurité civile.

ARTICLE 272

L'exploitant d'aérodrome ou l'organisme auquel il a confié l'exécution du service établit, suivant des règles définies par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et de la sécurité, des consignes opérationnelles qui fixent notamment :

a) Les modalités d'intervention des moyens du service, compte tenu des caractéristiques de l'aérodrome et de son niveau de protection ;

b) Les conditions de maintenance et d'entretien des matériels et infrastructures du service ;

c) Les conditions dans lesquelles il est rendu compte du fonctionnement du service.

Ces consignes et leurs modifications sont communiquées sans délai au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile.

SOUS-SECTION 3 - CONTROLE DE L'ÉTAT

ARTICLE 273

Le respect des dispositions du présent chapitre par l'exploitant d'aérodrome ou l'organisme auquel il a confié l'exécution du service est contrôlée par l'Agence nationale de l'aviation civile.

À cette fin, le directeur général de l'Agence peut :

- obtenir communication des comptes rendus établis conformément au b) de l'article 272 ;
- faire procéder à un contrôle sur l'aérodrome ;
- obtenir communication des pièces attestant de l'obtention et de la validité des diverses autorisations et agréments ;
- prescrire les mesures nécessaires au respect des dispositions du présent chapitre et des arrêtés pris pour sa mise en œuvre ;
- recommander les modifications qu'il y a lieu d'apporter dans l'organisation ou le fonctionnement du service.

ARTICLE 274

En cas de non-respect des dispositions du présent chapitre par l'exploitant d'aérodrome ou l'organisme auquel il a confié l'exécution du service, le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut, après mise en demeure restée sans effet, prendre toute mesure permettant de pallier ce non-respect, aux frais, risques et périls financiers de l'exploitant d'aérodrome.

Il peut notamment faire exécuter d'office le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs par des personnels et matériels agréés.

SECTION 7 - PREVENTION DU PERIL ANIMALIER

ARTICLE 275

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent sur les aéroports internationaux.

Sur les aérodromes autres que ceux mentionnés au premier alinéa, le ministre chargé de l'aviation civile, après consultation de l'exploitant d'aérodrome et si la situation faunistique et la nature du trafic le justifient, décide de la mise en place d'un service de péril animalier adapté. Les arrêtés du ministre peuvent rendre applicable tout ou partie des mesures prévues au présent chapitre et édicter des prescriptions particulières.

ARTICLE 276

La prévention du péril animalier vise à réduire les risques de collision entre les aéronefs et les animaux lors des opérations de décollage et d'atterrissage.

La prévention du péril animalier comprend :

a) Les actions préventives qui consistent :

- à rendre le milieu inhospitalier aux animaux comme l'élimination des décharges, dépotoirs ou tout autre point d'attraction semblable situés aux aéroports et à proximité et l'interdiction, si cela se justifie, qu'il en soit créé ;
- à poser des clôtures sur l'aéroport adaptées aux risques et à l'environnement ;

b) La mise en œuvre, à titre permanent ou occasionnel, de mesures d'effarouchement ou de prélèvement des animaux dans l'emprise de l'aéroport.

ARTICLE 277

I. ð Pour chaque aéroport, le ministre chargé de l'aviation civile détermine par arrêté, après consultation de l'exploitant :

- le caractère permanent ou occasionnel des mesures d'effarouchement ou de prélèvement des animaux ;
- les périodes minimales ainsi que les horaires de la journée durant lesquels ces mesures sont mises en œuvre, compte tenu de leur caractère.

L'arrêté est notifié à l'exploitant et les mesures correspondantes sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

II. ð Toutefois, sur demande de l'exploitant d'aéroport appuyée par une expertise préalable portant notamment sur la situation faunistique de l'aéroport, le ministre chargé de l'aviation civile peut autoriser la mise en œuvre, de jour comme de nuit, des mesures mentionnées au I. L'autorisation précise la ou les périodes de l'année durant lesquelles elle est applicable.

ARTICLE 278

L'exploitant d'aéroport :

a) Est chargé d'organiser l'exécution des mesures de prévention du péril animalier. Il peut confier l'exécution de ces mesures, par voie de convention, à un organisme public spécialisé ou à un organisme privé agréé ;

b) Établit les consignes d'intervention applicables sur l'aéroport et veille à leur respect ;

c) Assure l'entretien courant des matériels qu'il utilise pour l'exécution des mesures de prévention du péril animalier ;

d) Recueille les restes d'animaux sur les aires de manœuvre ;

e) Établit un compte-rendu des interventions ;

f) S'assure que les personnels ont reçu une formation reconnue par l'État en matière de prévention du péril animalier et adaptée aux caractéristiques de l'aéroport sur lequel ils exercent leur activité.

ARTICLE 279

L'exploitant d'aéroport :

a) Fait connaître au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile les situations ou les lieux qui, dans l'emprise de l'aéroport ou sur les terrains voisins, sont attractifs pour les animaux ;

b) Informe l'organisme de la circulation aérienne de la présence d'animaux, des mesures d'effarouchement et de prélèvement d'animaux mis et œuvre et de leurs résultats ;

c) Transmet au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile les comptes-rendus d'impact qu'il a établis, le bilan annuel des animaux prélevés par espèce ainsi que le compte -rendu annuel des actions préventives prévues au a) de l'article 276.

ARTICLE 280

L'organisme chargé du contrôle de la circulation aérienne sur l'aérodrome informe l'exploitant de la présence d'animaux à proximité des aires de manœuvre ainsi que des impacts sur les aéronefs, dès qu'il en a connaissance.

ARTICLE 281

La destruction d'animaux par tir n'est effectuée que par des personnes détentrices d'un permis de chasser délivré dans les conditions prévues par la législation et la réglementation en vigueur.

ARTICLE 282

Pour tout impact d'animal constaté, les exploitants d'aéronefs et les organismes chargés de leur entretien établissent un compte-rendu qui est adressé au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile et, pour les impacts qui se sont produits sur l'aérodrome, à l'exploitant d'aérodrome.

Les équipages d'aéronefs signalent les concentrations et les mouvements d'animaux qu'ils détectent ainsi que les impacts d'animaux sur leurs aéronefs aux organismes de la circulation aérienne avec lesquels ils sont en contact.

ARTICLE 283

I. ð Le registre des consignes d'intervention établi par l'exploitant d'aérodrome et ses éventuelles modifications est adressé au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile préalablement à la mise en œuvre de ces consignes.

Le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile fait procéder à des contrôles sur place. Les inspecteurs de l'Agence peuvent exiger la communication de tout document justifiant que l'organisation et le fonctionnement du service de prévention du péril animalier ainsi que les mesures mises en œuvre sont conformes à la réglementation en vigueur.

II. ð Le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut prescrire les mesures nécessaires au respect des dispositions de la présente section et recommander les modifications qu'il y a lieu d'apporter dans l'organisation ou le fonctionnement du service.

En cas de non-respect des dispositions de la présente section par l'exploitant d'aérodrome ou l'organisme auquel il a confié l'exécution du service, le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut, après mise en demeure restée sans effet, prendre toute mesure permettant de pallier ce non-respect, aux frais, risques et périls financiers de l'exploitant d'aérodrome.

ARTICLE 284

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile :

a) Précise, en tant que de besoin, les conditions d'application de la présente section ;

b) Fixe les moyens minimaux en personnel qualifié et en matériel dont l'exploitant d'aéroport doit disposer pour répondre à l'objectif de prévention du péril animalier ;

c) Fixe les caractéristiques techniques des équipements et matériels utilisés pour l'exécution des mesures de prévention du péril animalier.

SECTION 8 - AUTRES DISPOSITIONS EN MATIERE DE POLICE DES AERODROMES ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE

ARTICLE 285

Au titre des pouvoirs de police qu'il exerce en application de l'article 93 de la loi portant code de l'aviation civile ; le ministre chargé de l'aviation, après avis ou proposition des ministres intéressés et consultation de l'exploitant de l'aérodrome, fixe par arrêté :

a) Les mesures générales de protection contre l'incendie et de sauvegarde des personnes et des biens ;

b) Les prescriptions sanitaires ;

c) Sans préjudice des dispositions prévues aux sections 3 et 4 du présent chapitre, les dispositions applicables sur les aires de stationnement des aéronefs, en plus de celles qui sont édictées par la réglementation sur la circulation aérienne.

TITRE II - **AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE**

ARTICLE 286

Est dit « ouvert à la circulation aérienne publique » l'aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage, sous réserve des dispositions de l'article 290

CHAPITRE I - CREATION, OUVERTURE ET UTILISATION, CLASSIFICATION

SECTION 1 - CRÉATION ET OUVERTURE

ARTICLE 287

Conformément à l'article 92 de la loi portant code de l'aviation civile, les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'État, par ses établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions suivantes :

a) Les personnes physiques doivent être de nationalité mauritanienne et jouir de leurs droits civiques ;

b) Les personnes morales doivent être des associations mauritaniennes constituées conformément à la loi n° 64-098 du 9 juin 1964 relative aux associations ou des sociétés civiles ou commerciales dont les dirigeants et la détention du capital doivent répondre à des conditions de nationalité définies par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et du commerce.

ARTICLE 288

La demande d'autorisation de créer un aérodrome destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique ou d'ouvrir à la circulation aérienne publique un aérodrome existant est adressée au ministre chargé de l'aviation civile. À cette demande, est joint un dossier dont la composition est fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

La demande est soumise à une procédure identique à celle prévue au I de l'article 204.

ARTICLE 289

L'ouverture ou la fermeture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique est prononcée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après enquête technique.

L'arrêté d'ouverture, qui vaut autorisation de mise en service de l'aérodrome, est publié au Journal officiel de la République Islamique de Mauritanie. Le refus d'ouverture doit être motivé et notifié au signataire de la convention prévue à l'article 92 de la loi portant code de l'aviation civile.

Lorsque le ministre s'oppose à l'ouverture à la circulation aérienne publique en raison des conclusions de l'enquête technique, il peut impartir au signataire de la convention un délai pour se conformer à ses obligations.

Lorsque les résultats de l'enquête technique son favorables mais que des obligations prévues dans la convention et se rapportant à la mise en service de l'aérodrome ne sont pas remplies, le ministre peut, si l'urgence le justifie, autoriser une mise en service provisoire limitée à certains services et qui fait l'objet d'un avis aux navigateurs aériens.

ARTICLE 290

L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à tout moment, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite, si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant, ou des raisons d'ordre public le justifient. Ces conditions font l'objet d'avis, notamment par NOTAM, aux navigateurs aériens.

En outre, le ministre chargé de l'aviation civile peut réglementer, dans l'intérêt général, l'utilisation de certains aérodromes, notamment en réservant lesdits aérodromes à certains types d'aéronefs ou à certaines catégories d'activités aériennes ou d'opérations commerciales.

ARTICLE 291

Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de l'économie et des finances et du ministre de l'intérieur fixe la liste des aérodromes internationaux désignés comme aérodromes d'admission et de congé pour le trafic aérien international et sur lesquels sont installés, soit en permanence, soit dans des conditions particulières, les services nécessaires à l'accomplissement des formalités afférentes à la police des frontières, aux douanes, à la santé publique et aux autres procédures du même ordre.

SECTION 2 - CRÉATION ET GESTION

ARTICLE 292

La convention à laquelle est subordonnée la création d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'État, en vertu de l'article 92 de la loi portant code de l'aviation civile doit être approuvée par le ministre de tutelle de l'établissement public intéressé, ainsi que par le ministre de l'économie dans la mesure où cette convention implique des engagements financiers de l'État.

ARTICLE 293

I. ð La convention mentionnée à l'article 291 détermine :

a) Les programmes d'équipement à réaliser ;

b) Les modalités financières de l'exécution des travaux et de l'exploitation ;

c) Les mesures de nature à garantir que l'état de l'aérodrome répond en permanence aux exigences de la sécurité de la navigation aérienne ;

d) Les dispositions de nature à garantir la permanence de l'exploitation et l'adaptation de l'aérodrome aux besoins du trafic aérien ;

e) Les mesures de nature à permettre l'exercice des pouvoirs de police sur l'aérodrome.

II. ð La convention mentionnée à l'article 291 indique également :

a) Les droits de propriété ou de jouissance du demandeur sur l'assiette de l'aérodrome ;

b) Les conditions dans lesquelles s'exercent les contrôles de l'État ;

c) L'obligation pour l'exploitant de l'aérodrome de contracter une assurance couvrant les risques qu'il encourt du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'aérodrome ;

d) Les documents que l'exploitant doit établir ou tenir ;

e) Les sanctions encourues pour manquement ou retard dans l'exécution des obligations résultant de la convention.

ARTICLE 294

Au titre de ses responsabilités en matière de sécurité de la navigation aérienne, il incombe à l'État :

a) D'assurer l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des installations destinées au contrôle de la circulation aérienne ;

b) De prendre en charge les frais et les indemnités résultant de l'établissement des servitudes aéronautiques instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne.

La convention prévue à l'article 92 de la loi portant code de l'aviation civile peut toutefois prévoir que son signataire assumera tout ou partie des dépenses engagées par l'État en application des dispositions du présent article.

ARTICLE 295

Le signataire de la convention prévue à l'article 92 de la loi portant code de l'aviation civile assure l'aménagement et l'entretien des ouvrages d'infrastructure, ainsi que des installations et outillages destinés à l'exploitation commerciale.

L'État peut toutefois accorder au signataire une aide financière couvrant une partie des charges lui incombant.

ARTIICLE 296

Avec l'accord du ministre chargé de l'aviation civile, le signataire de la convention peut confier à un tiers agréé par ledit ministre l'exécution de tout ou partie des obligations qui lui incombent du fait de la convention.

ARTICLE 297

En cas de résiliation de la convention, en application de l'article 101 de la loi portant code de l'aviation civile et lorsque les ministres intéressés estiment que l'intérêt général justifie que l'aérodrome reste ouvert à la circulation aérienne publique, un décret simple peut prescrire le rachat par l'Etat des installations de l'aérodrome aux conditions prévues par la convention.

L'aérodrome peut être exploité par le concessionnaire en place, sous réserve qu'il n'ait pas été concerné par le rachat, directement par l'Etat ou par un tiers désigné par lui.

ARTICLE 298

I. ð La détention du certificat d'aérodrome prévu à l'article 109 de la loi portant code de l'aviation civile 'est obligatoire pour les aérodromes qui accueillent du trafic international régulier si le nombre maximal de sièges passagers ou la masse maximale au décollage des aéronefs utilisés est supérieur à une limite fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile

II ð L'exploitant d'un aérodrome pour lequel un certificat d'aérodrome n'est pas exigé peut en solliciter la délivrance dans les conditions prévues à la présente section.

ARTICLE 299

L'exploitant d'aérodrome soumet sa demande de certificat au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile. À cette demande, doit être joint un manuel d'aérodrome qui décrit les dispositions permettant d'assurer en toute sécurité et conformément aux normes en vigueur, l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, les biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs dont la gestion incombe à l'exploitant.

Une décision du directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile définit un formulaire type de demande de certificat d'aérodrome et un guide d'élaboration du manuel d'aérodrome - auquel l'établissement du manuel d'aérodrome doit être conforme.

ARTICLE 300

Le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile délivre le certificat d'aérodrome après s'être assuré par tous moyens que :

a) L'exploitant, son personnel et ses sous-traitants possèdent les compétences nécessaires pour assurer les missions qui leur sont confiées et que l'exploitant veille à ce que leurs qualifications soient maintenues ;

b) Le manuel d'aérodrome est établi conformément au guide d'élaboration du manuel d'aérodrome mentionné au deuxième alinéa de l'article 299;

c) Les installations, les services et les équipements de l'aérodrome sont conformes aux lois, règlements et à toute norme qui leur sont applicables et font l'objet de procédures d'exploitation qui assurent de façon satisfaisante la sécurité des aéronefs ;

d) L'exploitant ait mis en place un système de gestion de la sécurité selon les règles fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;

e) L'exploitant veille à ce que les installations et équipements de ses sous-traitants soient conformes aux lois et règlements qui leur sont applicables.

Les vérifications prévues au présent article sont notamment effectuées sur pièces et lors d'une inspection de l'aérodrome pour lequel la demande de certificat a été faite.

ARTICLE 301

Lorsqu'un aérodrome ne satisfait pas à certaines exigences réglementaires le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile, après avoir fait procéder à des études aéronautiques autorisées par les règlements, peut décider d'accorder le certificat d'aérodrome sous réserve que :

- le directeur général soit en mesure de déterminer des conditions et des procédures permettant d'assurer un niveau de sécurité équivalent à celui qui est établi par les exigences réglementaires auquel il est dérogé ;

- l'exploitant s'engage à se conformer à ces conditions et à ces procédures.

La dérogation à une exigence réglementaire est annotée sur le certificat d'aérodrome.

ARTICLE 302

La décision du directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile sur la demande de certificat d'aérodrome doit intervenir dans les six mois suivant le dépôt de cette demande et être notifiée sans délai à l'exploitant. Toute décision de rejet doit être motivée.

ARTICLE 303

Les caractéristiques de l'aérodrome et de son exploitation sont annexées au certificat d'aérodrome.

ARTICLE 304

La durée de validité d'un certificat d'aérodrome est de trois (03) années. Le certificat peut être renouvelé.

En cas de changement d'exploitant, un nouveau certificat d'aérodrome doit être demandé.

Le manuel d'aérodrome est tenu à jour par l'exploitant et communiqué au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile.

Lorsque l'exploitant procède à la modification d'un élément essentiel du manuel d'aérodrome, il doit solliciter la modification du certificat d'aérodrome. Cette demande est accompagnée de toutes les informations nécessaires à son examen et notamment des éléments modifiés du manuel d'aérodrome.

Dans les cas prévus aux deuxième et quatrième alinéas du présent article, la décision du directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile intervient dans les conditions prévues à l'article 302.

ARTICLE 305

Une copie du certificat d'aérodrome et du manuel d'aérodrome sont transmis, le cas échéant, au signataire de la convention prévue à l'article 92 de la loi portant code de l'aviation civile..

ARTICLE 306

Le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut faire procéder, à tout moment, à des contrôles destinés à s'assurer que l'exploitant respecte les dispositions de son manuel d'aérodrome et les normes en vigueur en matière de sécurité de la circulation des aéronefs.

Les inspecteurs chargés du contrôle ont libre accès aux locaux, installations et équipements de l'exploitant sur l'aérodrome. Sur demande de ces inspecteurs, l'exploitant leur communique tous les documents nécessaires à l'exercice de leurs missions.

En cas de manquements constatés aux dispositions du manuel d'aérodrome ou à toute norme ou obligation afférente au certificat d'aérodrome, le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut, après mise en demeure restée sans effet ou suivie de mesures insuffisantes, décider de restreindre l'utilisation de l'aérodrome. La restriction est levée lorsque les manquements constatés ont été supprimés.

Le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut retirer ou suspendre le certificat d'aérodrome, après que l'exploitant ait présenté ses observations, lorsque les manquements constatés de l'exploitant aux obligations afférentes au certificat font apparaître

un risque grave pour la sécurité de l'aviation civile.

ARTICLE 307

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise, en tant que de besoin, les dispositions de la présente section.

SECTION 4 - COORDINATION DES AEROPORTS ET CRENEAUX HORAIRES

ARTICLE 308

Un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est qualifié « d'aéroport coordonné», lorsque des contraintes créées par le trafic aérien le justifient.

Les contraintes créées par le trafic aérien justifient la qualification « d'aéroport coordonné » lorsque :

a) Des transporteurs aériens représentant plus de la moitié des mouvements dans un aéroport et/ou lorsque les autorités de l'aéroport estiment sa capacité insuffisante au regard des mouvements effectifs ou prévus à certaines périodes de la semaine ou du jour ; ou
b) De nouveaux transporteurs aériens opérant sur l'aéroport éprouvent de sérieuses difficultés à obtenir des créneaux horaires à certaines périodes de la semaine ou du jour ; ou
c) Le ministre chargé de l'aviation civile le juge nécessaire après avoir fait procéder à une étude de la capacité de l'aéroport.

La décision prononçant cette qualification est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 309

Un coordonnateur de l'aéroport est désigné par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après consultation des transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aéroport concerné, de leurs organisations représentatives et des autorités aéroportuaires. Ce coordonnateur est une personne physique ou morale qualifiée. Un même coordonnateur peut être désigné pour plusieurs aéroports.

Un cahier des charges annexé à l'arrêté de désignation du coordonnateur définit :

- les moyens qui lui sont nécessaires à l'exercice de ses missions ;
- les moyens propres à garantir la continuité et l'exercice en toute indépendance et neutralité de ses missions ;
- les informations que le coordonnateur communique au ministre chargé de l'aviation civile pour l'exercice de ses missions.

ARTICLE 310

Le coordonnateur de l'aéroport est chargé des missions suivantes :

a) Il attribue les créneaux horaires sur l'aéroport conformément à la procédure prévue aux articles 313 à 316 du présent décret;
b) Il définit une procédure d'urgence pour attribuer des créneaux horaires en dehors des heures de fonctionnement de ses services ;
c) Il surveille l'utilisation des créneaux horaires ;

d) Il établit un rapport, qu'il communique à toutes les parties intéressées, sur les créneaux horaires attribués.

ARTICLE 311

Les transporteurs aériens qui exploitent ou envisagent d'exploiter des droits de trafic sur un aéroport coordonné fournissent au coordonnateur les informations pertinentes réclamées par celui-ci.

ARTICLE 312

Un comité de coordination assiste le coordonnateur de l'aéroport. Sont membres de ce comité, les transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aéroport et/ou leurs organisations représentatives, les autorités de l'aéroport concerné et l'organisme chargé du contrôle de la circulation aérienne.

Le comité de coordination est chargé, entre autres, de rendre un avis sur les questions relatives, notamment, aux conditions de trafic sur l'aéroport, à la formule d'orientation pour l'attribution des créneaux horaires, aux réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires ou aux méthodes de surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise la composition, les compétences et les modalités de fonctionnement du comité de coordination.

ARTICLE 313

Un transporteur qui a exploité un créneau horaire approuvé par le coordonnateur peut prétendre à ce même créneau et a la priorité pour la période de planification horaire correspondante suivante.

Lorsque toutes les demandes de créneaux horaires formulées par les transporteurs ne peuvent pas être satisfaites, la préférence est accordée aux services aériens commerciaux et, en particulier, aux services réguliers et aux services non réguliers programmés.

Lorsqu'un transporteur aérien présente une première demande de créneaux horaires sur un aéroport coordonné, cette demande est considérée comme une demande de nouveaux créneaux. Le coordonnateur l'examine en tenant compte de l'ensemble des besoins déjà exprimés et veille à ce que cette nouvelle demande soit satisfaite en tout ou partie pour permettre à ce transporteur d'offrir des services complémentaires à ceux existants.

ARTICLE 314

Lorsqu'une demande de créneau horaire ne peut pas être satisfaite, le coordonnateur en communique les raisons au demandeur et lui indique le créneau de remplacement le plus proche.

ARTICLE 315

Les créneaux horaires peuvent être échangés entre transporteurs ou transférés par un transporteur d'une liaison à une autre ou d'un type de service à un autre. Tout échange ou transfert est soumis à l'approbation préalable du coordonnateur de l'aéroport.

ARTICLE 316

En cas de réclamation sur l'attribution des créneaux horaires, le comité de coordination examine la question et présente au coordonnateur des propositions.

Si, à l'issue de cet examen par le comité de coordination, les difficultés ne peuvent être résolues, le ministre chargé de l'aviation civile décide en dernier ressort.

ARTICLE 317

Un transporteur qui n'aura pas utilisé un créneau horaire qui lui a été attribué à hauteur d'au moins 50% de sa capacité sur une période de six mois perd la priorité d'attribution de ce créneau pour la planification horaire correspondante suivante.

ARTICLE 318

Le ministre chargé de l'aviation civile peut, par arrêté, réserver certains créneaux horaires sur les aéroports coordonnés.

SECTION 5 - CLASSIFICATION

ARTICLE 319

I. ð Les aérodromes terrestres destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractéristiques de l'avion le plus exigeant y faisant escale.

II. ð Les caractéristiques à prendre en compte sont définies par des normes figurant à l'annexe 14 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

III. ð La classification des aérodromes est basée sur un code de référence aérodrome.

Ce code de référence comporte deux éléments :

a) Un chiffre de code (1, 2, 3, 4) qui correspond à la distance de référence de l'avion ;

b) Une lettre de code (A, B, C, D, E, F) qui correspond à l'envergure et à la largeur hors tout du train principal de l'avion.

IV. ð Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise les modalités d'établissement du code de référence.

V. ð Le classement des aérodromes est prononcé par décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et après avis des ministres intéressés.

CHAPITRE II - **POLICE**

ARTICLE 320

La police des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique est exercée dans les conditions prévues au chapitre II du titre I du présent livre.

CHAPITRE III - EXPLOITATION ET GESTION

ARTICLE 321

L'État peut confier la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes qui lui appartiennent à une personne publique ou privée par le biais d'un contrat de concession conclu conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en la matière.

Les concessions accordées par l'État sont approuvées par décret.

ARTICLE 322

I. ð L'occupation du domaine public aéroportuaire de l'État répond aux conditions définies au présent article.

II. ð Nul ne peut occuper une dépendance du domaine public aéroportuaire de l'État ou l'utiliser dans les limites excédant le droit d'usage qui appartient à tous sans autorisation délivrée par l'autorité compétente.

Les exploitants d'aérodromes sont habilités à délivrer les titres d'occupation du domaine public de l'État pour les aérodromes qu'ils exploitent.

III. ð Les titres délivrés pour des occupations autres qu'occasionnelles prennent la forme d'une convention d'occupation du domaine public.

IV. — L'occupation du domaine public de l'État donne lieu à l'établissement et à la perception d'une redevance.

Cette redevance peut comporter deux parts :

- une part fixe correspondant à la valeur locative de l'emplacement occupé ;
- une part variable correspondant aux avantages de toute nature procurés à l'occupant ou au bénéficiaire du domaine.

Les tarifs de cette redevance sont fixés par les concessionnaires d'aérodromes.

Les redevances sont recouvrées par le concessionnaire pour son propre compte.

V. ð Les activités autorisées par le titre d'occupation sont exercées dans le respect des règles de gestion des biens du domaine public de l'État, notamment en ce qui concerne les travaux ou aménagements effectués par l'occupant.

VI. ð Les infractions aux dispositions du premier alinéa du II et les manquements de l'occupant aux obligations résultant du titre d'occupation sont constatées par les agents du concessionnaire ou de l'État habilités à cet effet.

Toute occupation sans titre régulier du domaine public donne lieu à des actions en vue du recouvrement des indemnités correspondant aux redevances dues par l'occupant sans titre et de son expulsion du domaine public.

Une majoration de 10 % est appliquée au montant de la redevance à payer en cas de défaut de paiement à la date spécifiée dans le titre d'occupation. En l'absence de paiement ou en cas de paiement partiel de la redevance, le concessionnaire, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, peut résilier le titre d'occupation.

ARTICLE 323

Un établissement public signataire d'une convention de création d'aérodrome en vertu de l'article 92 de la loi portant code de l'aviation civile est habilité à délivrer les titres d'occupation du domaine public de l'État.

ARTICLE 324

Sur un aérodrome appartenant à l'État, des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public peuvent être accordées en vue de créer et de gérer des installations commerciales ou industrielles intéressant le trafic aérien et l'exploitation de l'aérodrome, sous réserve des droits des concessionnaires.

Ces autorisations sont délivrées dans les conditions prévues par la réglementation applicable aux concessions accordées par l'Etat. Le cahier des charges doit préciser les

conditions particulières auxquelles il doit être satisfait pour tenir compte des nécessités du service public.

ARTICLE 325

Les concessionnaires et les bénéficiaires d'autorisations peuvent percevoir, en rémunération des services qu'ils rendent, celles des redevances mentionnées à l'article 350 qui sont prévues à leur cahier des charges. Ces redevances sont perçues dans les conditions fixées au chapitre V du présent titre.

ARTICLE 326

Les transporteurs aériens et les entreprises d'assistance en escale exerçant leur activité sur un aérodrome civil appartenant à l'État sont tenus de fournir à l'exploitant les informations relatives à cette activité nécessaires au fonctionnement aéroportuaire, à l'information des services de l'État, du public et des passagers.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation détermine les informations que les transporteurs aériens et les entreprises d'assistance en escale sont tenus de fournir à l'exploitant ainsi que les modalités de cette fourniture.

CHAPITRE IV - SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

SECTION 1 ï DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 327

a) Les services d'assistance en escale régis par le présent décret sont les services rendus à un transporteur aérien sur un aéroport et figurant dans la liste annexée au présent chapitre ;

b) L'auto-assistance en escale est l'opération par laquelle un transporteur aérien effectue pour son propre compte une ou plusieurs catégories de services d'assistance sans conclure avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Un transporteur aérien n'est pas considéré comme tiers par rapport à un autre transporteur aérien si l'un détient dans l'autre une participation majoritaire ou si une même entité détient dans chacun d'eux une participation majoritaire ;

c) Aux fins du présent chapitre, on entend par « Aéroport » tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux.

ARTICLE 328

Toute personne morale de droit public mauritanien établie sur le territoire mauritanien et titulaire de l'agrément prévu à la section 2 du présent chapitre et d'une licence d'exploitation pour les services d'assistance en escale délivrée par l'ANAC peut fournir un ou plusieurs services d'assistance en escale à un transporteur aérien sur un aéroport.

ARTICLE 329

Seuls les transporteurs aériens détenteurs d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'Agence nationale de l'aviation civile peuvent pratiquer l'auto-assistance en escale sur un aéroport.

ARTICLE 330

Nonobstant les dispositions des articles 328 et 329, le ministre chargé de l'aviation civile peut confier au gestionnaire de l'aéroport ou à une autre entité la gestion des infrastructures servant à la fourniture des services d'assistance en escale dont la complexité, les conditions techniques d'exploitation, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas, sur cet aéroport, la division ou la duplication.

Les infrastructures mentionnées au premier alinéa peuvent appartenir à l'une des catégories suivantes :

- systèmes de tri de bagages
- systèmes d'épuration des eaux ;
- systèmes de distribution de carburant.

Le ministre chargé de l'aviation civile arrête, pour chaque aéroport, la liste des infrastructures concernées par l'application du premier alinéa du présent article.

Le gestionnaire de l'aéroport ou l'entité qui se voit confier la gestion des infrastructures peut rendre obligatoire leur usage pour les prestataires de services et pour les transporteurs aériens.

Conformément à ses prérogatives de gestionnaire du domaine public aéroportuaire, le gestionnaire de l'aéroport peut déléguer tout ou partie de ces infrastructures à un tiers.

Sous réserve de dérogations prévues par la législation ou la réglementation, la gestion des infrastructures donnant lieu à l'application du premier alinéa du présent article s'effectue dans des conditions qui garantissent l'égalité des prestataires de services d'assistance en escale et des transporteurs aériens dans l'accès et l'utilisation de ces infrastructures.

ARTICLE 331

L'exercice des services d'assistance en escale sur un aéroport, par un prestataire ou un transporteur aérien, est subordonné à la délivrance par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile d'une licence d'exploitation des services d'assistance en escale.

Pour obtenir la licence d'exploitation des services d'assistance en escale, le postulant doit soumettre au Directeur Général de l'ANAC un dossier comprenant :

- l'agrément prévu à la section 2 ;
- une copie de la police d'assurance couvrant les risques de l'activité à exercer sur l'aéroport ;
- des documents justifiant sa capacité technique au regard d'un cahier des charges établi par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;
- une copie des contrats ou arrangements conclus avec le gestionnaire pour l'occupation du domaine public de l'aéroport.
- la liste des services pour lesquels la licence est demandée ;
- une copie du manuel de procédure
- une copie de son programme de sureté
- les copies certifiées des qualifications du personnel
- toute autre information additionnelle demandée par l'agence nationale de l'aviation civile
- l'organigramme de l'entité requérante ;

ARTICLE 332

Le gestionnaire d'un aéroport, le transporteur aérien ou le prestataire de services qui fournissent des services d'assistance en escale sur un aéroport doivent, à compter de leur premier exercice comptable clos postérieurement au douzième mois suivant l'entrée en vigueur du présent décret, opérer une stricte séparation comptable, selon les pratiques commerciales en vigueur, entre les activités liées à la fourniture de ces services et leurs autres activités.

La réalité de cette séparation comptable et la régularité des comptes sont contrôlées par le commissaire aux comptes ou, à défaut, par un auditeur indépendant dûment mandaté à cet effet par l'Etat.

Le commissaire aux comptes ou l'auditeur indépendant s'assure que les redevances perçues par un gestionnaire d'aéroport auprès des transporteurs aériens pour l'usage des installations aéronautiques ne sont pas affectées au financement de son activité d'assistance en escale.

Les vérifications prévues au présent article donnent lieu à l'établissement d'un rapport dont un exemplaire est adressé au ministre chargé de l'aviation civile et au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile.

ARTICLE 333

Sur les aéroports où sont assurés des services d'assistance en escale, un comité des usagers est créé.

Ce comité est composé des transporteurs aériens usagers de l'aéroport. Tout transporteur aérien membre du comité peut participer directement à ses travaux ou se faire représenter par une organisation professionnelle qu'il mandate à cet effet.

Le comité des usagers est consulté pour avis préalablement aux décisions ou actes suivants :

- toute décision limitant le nombre de prestataires sur un aéroport en application de l'article 344 ou du b) de l'article 345;
- établissement du cahier des charges auquel les candidats doivent répondre en application du a) de l'article 348;
- établissement des tarifs des différents services d'assistance en escale ;
- tout autre acte ou décision relatif à l'organisation et au fonctionnement de l'assistance en escale que le gestionnaire de l'aéroport décide de lui soumettre.

Le comité établit son règlement intérieur.

ARTICLE 334

La rémunération perçue par le gestionnaire de l'aéroport pour l'accès aux installations dans le cadre des services d'assistance en escale doit être déterminée en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

ARTICLE 335

Le ministre chargé de l'aviation civile peut refuser, suspendre ou retirer aux transporteurs aériens établis dans un Etat étranger les droits résultant du présent chapitre, s'il apparaît que les transporteurs aériens établis en Mauritanie ne bénéficient pas d'un traitement équivalent dans cet État.

SECTION 2 ï AGREMENT ET LICENCE DôEXPLOITATION DES PRESTATAIRES DE SERVICES DôASSISTANCE EN ESCALE

ARTICLE 336

Sur les aéroports, l'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale, ainsi que celle de ses sous-traitants, est subordonnée à l'obtention d'un agrément délivré par le ministre chargé de l'aviation civile.

Un agrément ne vaut que pour un aéroport.

Toute modification souhaitée par le détenteur d'un agrément concernant la zone d'activité sur l'aéroport ou la nature des services rendus fait l'objet d'une demande en vue de l'obtention d'un nouvel agrément.

ARTICLE 337

Les conditions de délivrance de l'agrément prévu à l'article 336 sont les suivantes :

a) Que le demandeur justifie d'une situation financière saine ;

b) Que le demandeur s'engage :

- à respecter les règlements et les consignes particulières à l'aéroport en matière de sûreté et en matière de sécurité des installations, des équipements, des aéronefs ou des personnes ;
- à respecter la législation et la réglementation en matière sociale correspondant aux activités d'assistance en escale exercées ;
- à respecter la réglementation et les consignes particulières à l'aéroport en matière de protection de l'environnement ;
- à respecter la réglementation technique en matière de sécurité du transport aérien ;
- pour les prestataires de services, à respecter l'obligation de séparation comptable prévue à l'article 332.

Les engagements souscrits en termes de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement peuvent porter, le cas échéant, sur une formation adaptée des personnels.

Les conditions énoncées au présent article sont publiées selon des modalités fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 338

La demande d'agrément est présentée sur un modèle défini par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

À cette demande, doivent être joints les documents suivants :

a) Un extrait des statuts de la société ;

b) À cette demande, doivent être joints les documents suivants

c) Une copie du bilan certifié du dernier exercice;

d) Les attestations de règlement des cotisations sociales, des impôts et taxes pour le dernier exercice exigible.

Les documents mentionnés aux c) et d) ne sont exigés que des demandeurs ayant exercé une activité professionnelle antérieurement à leur demande.

ARTICLE 339

Le ministre chargé de l'aviation civile se prononce sur la demande d'agrément dans les trois mois à compter de sa réception.

L'agrément ne peut être refusé que si le prestataire ne satisfait pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux conditions énoncées à l'article 337

L'agrément est délivré pour une durée de trois ans renouvelable.

ARTICLE 340

Toute modification de la raison sociale, du nom ou de la répartition du capital du titulaire d'un agrément doit être notifiée au ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 341

Lorsque, pour des motifs qui lui sont imputables, le titulaire de l'agrément ne répond plus aux conditions énoncées à l'article 337, le ministre chargé de l'aviation civile lui adresse, le cas échéant sur saisine de l'Agence nationale de l'aviation civile, une mise en demeure de prendre les mesures nécessaires à la correction des manquements constatés assortie d'un délai de mise en œuvre.

Lorsque les manquements constatés n'ont pas été corrigés à l'expiration du délai imparti par la mise en demeure, ledit ministre, après avoir pris connaissance des observations de l'intéressé, suspend l'agrément pour une durée maximale de six mois.

Si les corrections nécessaires n'ont pas été apportées à l'expiration de la période de suspension, le ministre retire l'agrément.

ARTICLE 342

Si le titulaire de la licence d'exploitation des services d'assistance en escale ne répond plus aux conditions énoncées à l'article 337 et en cas de risque grave pour la sécurité ou la sûreté des aéronefs, des personnes et des biens, cette licence d'exploitation des services d'assistance en escale peut être suspendue immédiatement par le Directeur de l'agence nationale de l'aviation civile pour une durée maximale de six mois.

ARTICLE 343

Le ministre chargé de l'aviation civile notifie toute suspension et tout retrait d'agrément à l'intéressé et en informe l'Agence nationale de l'aviation civile, l'entité gestionnaire et le comité des usagers.

SECTION 3 - LIMITATION DU NOMBRE D'INTERVENANTS POUR UN OU PLUSIEURS SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

ARTICLE 344

Le ministre chargé de l'aviation civile peut décider, à la demande du gestionnaire de l'aéroport et sur avis consultatif du Directeur général de l'ANAC, de limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir des services sur un aéroport ou le nombre de transporteurs aériens autorisés à pratiquer l'auto-assistance sur un aéroport, pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale.

La limitation prévue au premier alinéa doit être justifiée par l'une des raisons suivantes :

a) Des contraintes en matière d'espace disponible ou de capacité des installations de l'aéroport ;

b) La sécurité ou la sûreté des personnes, des aéronefs, des installations et des équipements sur l'aéroport ;

c) Un niveau d'activité de l'aéroport ne permettant pas d'assurer la viabilité économique d'un ou de plusieurs services d'assistance en escale dans le contexte de libre accès au marché de l'assistance en escale avec pour conséquence un risque d'atteinte au fonctionnement régulier du service public aéroportuaire.

Le nombre de prestataires ou le nombre de transporteurs aériens autorisés ne peut être inférieur à deux par service.

ARTICLE 345

Lorsque les contraintes d'espace ou de capacité des installations mentionnées au a) de l'article 344 revêtent un caractère particulier ou lorsque le niveau d'activité de l'aéroport mentionné au c) de l'article 344 ne permet pas de retenir au moins deux intervenants par service comme prévu au sixième alinéa dudit article, le ministre chargé de l'aviation civile peut, à la demande du gestionnaire de l'aéroport et sur avis consultatif du Directeur général de l'ANAC, décider :

a) D'interdire ou de limiter à un seul transporteur aérien l'exercice de l'auto-assistance en escale pour un ou plusieurs services ;

b) De réserver à un seul prestataire un ou plusieurs services d'assistance en escale.

Toute décision prise en application des premier, deuxième et troisième alinéas du présent article doit :

- préciser la ou les catégories de services pour lesquelles une dérogation est accordée ainsi que les contraintes particulières d'espace ou de capacité disponibles ou la raison économique qui la justifient ;
- être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes ou, le cas échéant, à développer le niveau d'activité de l'aéroport.

Le ministre chargé de l'aviation civile informe le gestionnaire de l'aéroport de toute décision qu'il entend prendre sur la base du présent article ainsi que des motifs qui la justifient. Le ministre notifie sa décision au gestionnaire de l'aéroport.

ARTICLE 346

Lorsqu'il décide de limiter le nombre d'intervenants pour un ou plusieurs services d'assistance en escale sur un aéroport, en application des articles 344 ou 345 le ministre chargé de l'aviation civile le notifie, à l'Agence nationale de l'aviation civile, au gestionnaire de l'aéroport, aux transporteurs aériens et aux prestataires des services concernés sur l'aéroport.

ARTICLE 347

Parmi les transporteurs aériens demandant à pratiquer l'auto-assistance, sont retenus ou est retenu, dans les cas prévus à l'article 344 ou au a) de l'article 345 ceux ou celui qui réalisent :

- pour les services autres que ceux prévus aux troisième, quatrième et cinquième alinéas du présent article, le nombre de mouvements commerciaux le plus important sur l'aéroport concerné ;
- pour l'assistance passagers, le trafic de passagers commerciaux le plus important sur l'aéroport ;
- pour l'assistance fret et l'assistance poste, le tonnage le plus important de fret ou de poste embarqué ou débarqué sur l'aéroport ;

- lorsqu'un seul transporteur aérien est autorisé dans une zone de fret, le plus grand nombre de mouvements d'avions ne transportant que du fret et de la poste.

ARTICLE 348

Les prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sur un aéroport font l'objet d'une procédure de sélection lorsque leur nombre est limité dans les cas prévus à l'article 344 ou au b) de l'article 345. Cette procédure n'est pas applicable au gestionnaire de l'aéroport.

Le ministre chargé de l'aviation civile conduit la procédure de sélection :

a) Il établit, après consultation du directeur général de l'ANAC, du comité des usagers et du gestionnaire de l'aéroport, le cahier des charges auquel les candidats doivent répondre ; ce cahier des charges peut prévoir, parmi les conditions auxquelles les prestataires doivent se conformer, l'obligation de service public pour les aéroports desservant les régions périphériques ou des régions en développement qui revêtent une importance particulière pour la Mauritanie ;

b) Il lance un appel d'offres, ouvert à tout prestataire intéressé, publié conformément aux procédures applicables en matière d'appel d'offres ;

c) Il retient les prestataires après consultation du comité des usagers et du gestionnaire de l'aérodrome ; il informe de son choix le gestionnaire et l'Agence nationale de l'aviation civile.

Les prestataires retenus doivent détenir un agrément.

Lorsque la procédure de sélection est mise en œuvre sur la base de l'article 344 les prestataires sont retenus pour une durée de cinq ans au plus.

Lorsque la procédure de sélection est mise en œuvre sur la base du b) de l'article 345, le prestataire est retenu pour une durée de deux ans au plus.

ARTICLE 349

Lorsqu'il est décidé de limiter le nombre d'intervenants pour un ou plusieurs services d'assistance en escale sur un aéroport, les autorisations en cours sur cet aéroport pour les services concernés expirent au jour de la désignation des prestataires ou des transporteurs ariens retenus selon les procédures prévues au présent chapitre.

CHAPITRE V - **REDEVANCES**

SECTION 1 - DEFINITION, TYPES DE REDEVANCES

ARTICLE 350

Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et sur les aérodromes sur lesquels, bien qu'ils ne soient pas ouverts à la circulation aérienne publique, a été autorisée une activité aérienne civile et commerciale, les services publics aéroportuaires donnent lieu à la perception de redevances en application de l'article 110 de la loi portant code de l'aviation civile..

Les services publics aéroportuaires donnant lieu à la perception de redevances sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de services à l'occasion de l'utilisation :

- de terrains ;
- d'infrastructures ;
- d'installations ;
- de locaux et d'équipements aéroportuaires, fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cette utilisation est directement nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à l'exploitation d'un service de transport aérien.

ARTICLE 351

I. ð Les redevances comprennent notamment :

a) La redevance d'atterrissage qui correspond à l'utilisation par les aéronefs des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, et à la circulation au sol ; les tarifs de la redevance d'atterrissage sont calculés en fonction de la masse maximale certifiée au décollage portée au certificat de navigabilité ou dans un autre document prescrit ;

b) La redevance de stationnement et de hangar qui correspond à l'utilisation par les aéronefs des aires de stationnement, des hangars et des abris de stationnement prolongé ; les tarifs de la redevance de stationnement sont calculés en fonction des caractéristiques de l'aéronef, notamment de son poids maximal admissible au décollage, de la superficie occupée ainsi que de la durée du stationnement ;

c) La redevance « passager » qui correspond à l'utilisation des installations aménagées pour la réception des passagers et du public ; les tarifs de la redevance « passager » sont calculés en fonction du nombre de passagers embarqués ;

d) La redevance pour utilisation des installations fixes de distribution de carburants d'aviation ; le tarif de cette redevance, qui est due par les exploitants de ces installations, est calculé en fonction du volume de carburant distribué.

II. ð Le cas échéant, les redevances mentionnées au I peuvent couvrir des services complémentaires tels que :

- le balisage, l'information de vol et les aides visuelles ;
- les passerelles ou l'énergie électrique ;
- la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, ainsi que des installations de tri de bagages.

L'exploitant de l'aérodrome rattache les services complémentaires à l'une ou l'autre des redevances énumérées au I.

ARTICLE 352

La personne mentionnée à l'article 362 peut instituer des redevances accessoires.

Ces redevances couvrent notamment les services complémentaires mentionnés au **II** de l'article 351 lorsque ceux-ci ne sont pas déjà pris en compte par les redevances mentionnées au I du même article, la mise à disposition de locaux techniques, d'installations de traitement des eaux et d'aires d'entreposage.

Lorsqu'elles correspondent à des services qui ne sont rendus qu'à certains usagers, les conditions tarifaires des redevances accessoires peuvent être fixées par contrat. Dans ce cas, ces tarifs ne sont pas soumis à l'obligation de notification prévue au I de l'article 364.

ARTICLE 353

Les exploitants des aéroports internationaux tiennent une comptabilité qui permet d'identifier les coûts relatifs à chacune des catégories de redevances mentionnées aux articles 351 et 3 52.

ARTICLE 354

Des arrêtés conjoints des ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie et des finances précisent, en tant que de besoin :

- les conditions d'établissement et de perception des redevances prévues aux articles 351 et 352;
- les autres conditions d'établissement et de perception des redevances prévues aux articles351 et 352;;
- les aérodromes sur lesquels s'appliquent les différentes dispositions des articles 351 et 352 les dispositions qui les précisent.

SECTION 2 - DETERMINATION DES REDEVANCES

ARTICLE 355

Pour la détermination des redevances, peut être prise en compte la totalité des dépenses relatives à l'aérodrome et à ses services auxiliaires essentiels, y compris les coûts du capital et l'amortissement des immobilisations, ainsi que les frais d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration en tenant compte de toutes les recettes dégagées par les services mentionnés à l'article 350 et de l'apport des recettes extra-aéronautiques que l'exploitation de l'aérodrome procure à l'organisme qui assure cette exploitation.

ARTICLE 356

Sans préjudice des dispositions de l'article 355, outre les dépenses correspondant à des investissements déjà réalisés, peuvent être prises en compte pour la détermination des redevances les dépenses engagées pour la construction d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires.

ARTICLE 357

I. ð Lorsque leur importance le justifie, peuvent également être prises en compte pour la détermination des redevances, les dépenses futures liées à la construction de certaines infrastructures ou installations dont le début des travaux est prévu dans un délai maximal de cinq ans.

II. ð Un préfinancement tel que prévu au I ne peut s'appliquer à une opération d'équipement ou à un ensemble d'opérations liées dont le montant estimé, net de subventions, est inférieur

à 20 % du chiffre d'affaires du périmètre d'activités de l'exploitant mentionné à l'article 361, au titre du dernier exercice connu.

Un arrêté des ministres chargés de l'aviation civile et des finances fixe les autres conditions dans lesquelles peuvent être prises en compte des dépenses futures.

III. ð Lorsque la personne chargée de la fixation des tarifs des redevances entend prendre en compte des dépenses futures dans les conditions prévues aux I et II, celle-ci doit préalablement :

- définir l'opération ;
- préciser son coût prévisionnel ;
- déterminer la programmation des travaux correspondants et l'échéance de la mise en service des infrastructures ou installations ;
- réaliser une étude sur l'impact économique prévisionnel du dispositif tarifaire envisagé pour les usagers et pour l'aérodrome,

et porter l'ensemble de ces informations à la connaissance des usagers dans le cadre de la procédure de consultation prévue à l'article 363

SECTION 3 - PROHIBITION DES DISCRIMINATIONS, DIFFERENCIATION ET MODULATION DES REDEVANCES

ARTICLE 358

Les redevances aéroportuaires ne doivent pas comporter de discrimination entre les usagers des aérodromes ou entre les passagers aériens.

Pour les services aériens internationaux, les redevances ne doivent pas établir de discrimination entre les usagers étrangers et les usagers de nationalité mauritanienne qui exploitent des services similaires, ni entre deux ou plusieurs usagers étrangers d'un aérodrome.

ARTICLE 359

L'exploitant d'un aérodrome est autorisé à varier la qualité et les possibilités d'utilisation de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aérodrome dans le but d'offrir des services personnalisés ou de réserver un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Dans ce cas, le montant des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et des possibilités d'utilisation de ces services.

Les redevances différenciées proposées à des catégories particulières d'usagers doivent être transparentes en termes de création, d'objectif et de critères d'application.

Sans préjuger des systèmes modulés de redevances prévus à l'article 360, les coûts associés aux redevances différenciées ne doivent être imputés, ni directement ni indirectement, aux autres usagers auxquels ils ne sont pas destinés.

ARTICLE 360

I. ð Conformément au troisième alinéa de l'article 110 de la loi portant code de l'aviation civile , le montant des redevances peut faire l'objet de modulations limitées, à la hausse ou à la baisse, pour des motifs d'intérêt général. La modulation doit être fondée sur des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

L'amplitude et, le cas échéant, la durée d'application de ces modulations sont déterminées en fonction de l'objectif d'intérêt général auquel elles répondent.

II. ð Les modulations peuvent avoir pour objet :

a) De répondre à des impératifs d'aménagement du territoire ; dans ce cas, les tarifs des redevances peuvent être modulés à la baisse pour les liaisons assujetties à des obligations de service public ;

b) De favoriser la création de nouvelles liaisons ; dans ce cas, les redevances peuvent être modulées de façon temporaire à la baisse pour les transporteurs qui exploitent de nouvelles liaisons au départ de l'aérodrome ;

c) D'améliorer l'utilisation des infrastructures ; dans ce cas, les redevances peuvent être modulées de façon temporaire en fonction de la période de la journée, de la semaine ou de l'année où le service est rendu, des catégories de trafic, des caractéristiques d'utilisation des infrastructures et installations ; les redevances peuvent également être modulées de façon temporaire à la baisse pour les exploitants d'aéronefs dont le volume du trafic dépasse certains seuils ;

d) De réduire ou de compenser les atteintes à l'environnement ; dans ce cas, la redevance d'atterrissage peut être modulée en fonction de la période de la journée et de la performance des aéronefs en matière acoustique ou d'émissions gazeuses.

III. ð La personne chargée de la fixation des tarifs des redevances doit, préalablement à l'instauration d'une modulation nouvelle ou au changement substantiel apporté à une modulation existante :

- préciser l'objectif d'intérêt général recherché ;
- déterminer la période d'application de la modulation ;
- définir des indicateurs de suivi correspondant à cet objectif ;
- évaluer l'impact prévisionnel de ces modulations sur les conditions d'utilisation de l'aérodrome,

et porter l'ensemble de ces informations à la connaissance des usagers dans le cadre de la procédure de consultation prévue à l'article 363.

SECTION 4 - FIXATION DES TARIFS DES REDEVANCES

ARTICLE 361

Les tarifs des redevances sont fixés en tenant compte des prévisions d'évolution du trafic de passagers et de marchandises sur l'aérodrome, des prévisions d'évolution des recettes et des charges ainsi que des programmes d'investissements et de leur financement.

Il peut également être tenu compte des profits réalisés par l'exploitant au titre des activités autres que les services publics aéroportuaires définis à l'article 350

Sur la base de ces éléments, l'exploitant d'aérodrome reçoit une juste rémunération des capitaux investis.

Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances précise les conditions d'application du présent article, notamment le périmètre des activités et services pris en compte.

ARTICLE 362

Pour tous les aérodromes les tarifs des redevances sont fixés par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances dans les conditions prévues au présent chapitre.

Pour les aérodromes de l'Etat les tarifs sont proposés par les exploitants.

Pour les autres aérodromes, le signataire de la convention prévue à l'article 99 de la loi portant code de l'aviation civile peut proposer lui-même ces tarifs ou en charger l'exploitant de l'aérodrome dans les conditions prévues aux articles 363 ;365 et 366

ARTICLE 363

Les usagers mentionnés à l'article 350 sont consultés sur de nouvelles conditions tarifaires au moins deux mois avant leur entrée en vigueur.

ARTICLE 364

I. ð Pour les aérodromes civils appartenant à l'Etat, les tarifs des redevances mentionnées aux articles 351 et 352, le cas échéant, leurs modulations sont notifiées par l'exploitant, au moins trois mois avant le début de chaque période tarifaire définie par arrêté, aux usagers

II. ð Lorsque les tarifs des redevances demeurent inchangés pendant deux périodes tarifaires consécutives, les ministres chargés de l'aviation civile et des finances peuvent, par arrêté conjoint pris au moins quarante-cinq jours avant le début de la période tarifaire concernée, fixer le taux moyen d'évolution des redevances et, le cas échéant, en encadrer les modulations.

III. ð L'exploitant d'un aérodrome qui applique des tarifs de redevances autres que ceux fixés dans les conditions prévues au présent chapitre est passible d'une amende, prononcée par le ministre chargé de l'aviation civile après que l'exploitant ait présenté ses observations, dont le montant ne peut excéder 1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos de l'exploitant.

ARTICLE 365

Pour les aérodromes n'appartenant pas à l'État, les tarifs des redevances mentionnés à l'article 351 et, le cas échéant, leurs modulations sont notifiées au moins deux mois avant leur entrée en vigueur, au ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 366

Sans préjudice des dispositions des articles 364 et 365 les tarifs des redevances sont rendus publics par le journal officiel.

SECTION 5 - RECOUVREMENT DES REDEVANCES

ARTICLE 367

Les redevances mentionnées à l'article 350 sont recouvrées par l'exploitant d'aérodrome pour son propre compte.

ARTICLE 368

En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances mentionnées à l'article 350, l'exploitant d'aérodrome peut, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu de l'exécution de la mesure.

L'ordonnance du juge est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome à qui il appartient d'immobiliser l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Le paiement des sommes dues entraîne la levée de la saisie conservatoire.

CHAPITRE VI - ENVIRONNEMENT DES AERODROMES

SECTION 1 - RESTRICTIONS D'EXPLOITATION LIEES AU BRUIT DES AERONEFS ET RETRAIT DE CERTAINS TYPES D'AERONEFS

ARTICLE 369

Sont interdits d'exploitation sur les aéroports de la Mauritanie, les aéronefs à réaction subsoniques civils qui dépassent les niveaux de bruit établis dans le Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, lorsque ces aéronefs n'ont pas été utilisés sur un aéroport de la Mauritanie avant l'entrée en vigueur du présent décret.

ARTICLE 370

Sur les aéroports situés en zone urbaine, le ministre chargé de l'aviation civile peut imposer, par arrêté, des restrictions d'exploitation aux aéronefs qui dépassent les niveaux de bruit établis dans le Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale.

Par restriction d'exploitation, on entend une mesure liée au bruit qui limite ou réduit l'accès des avions à réaction subsoniques civils à un aéroport.

Les restrictions d'exploitation sont limitées :

- aux aéroports et aux pistes dont il est établi que l'utilisation entraîne des problèmes de bruit ;
- aux périodes où les nuisances sont les plus grandes.

ARTICLE 371

Les restrictions d'exploitation sont établies aéroport par aéroport sur la base d'une évaluation préalable prenant en compte les caractéristiques :

- de l'aéroport concerné et les effets prévisibles de la réduction à la source du bruit généré par les aéronefs ;
- des mesures d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de construction ;
- des procédures de navigation aérienne et de conduite de vol visant à limiter le bruit pour les riverains ;
- des coûts et avantages que sont susceptibles d'entraîner, outre les restrictions envisagées, ces différentes mesures.

ARTICLE 372

L'évaluation des caractéristiques d'un aéroport et des différentes mesures dont il est susceptible de faire l'objet comporte les informations prévues par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Ces informations portent notamment sur la situation de l'aéroport, les effets sur l'environnement du transport aérien en l'absence de mesures visant à en limiter les nuisances sonores et la comparaison des mesures envisagées au regard de leurs conséquences économiques et de leur efficacité environnementale.

Lorsque des projets aéroportuaires font l'objet d'une étude d'impact en application de l'article 14 du code de l'environnement, celle-ci vaut évaluation au sens du premier alinéa lorsqu'elle comporte les informations fixées par l'arrêté prévu à ce même alinéa.

ARTICLE 373

Si l'examen de toutes les mesures possibles, notamment de celles prévues aux articles 369

et 370, indique que l'objectif de protection de l'environnement sonore aux abords des aéroports, tel qu'il résulte des normes et règles internationales et nationales, ne peut pas être atteint, une mesure de retrait progressif de la circulation des aéronefs qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale, mais qui dépassent les niveaux de bruit établis dans le Chapitre 3, peut être prise par le ministre chargé de l'aviation civile.

Le retrait progressif s'opère de la façon suivante :

a) Six mois après la publication de la mesure de retrait, les aéronefs (visés au premier alinéa) d'un exploitant donné qui assurent des services sur le territoire mauritanien ne peuvent effectuer un nombre de mouvements supérieurs, pour une période donnée, à celui de la période correspondante de l'année précédente ;

b) Six mois au moins après l'expiration du délai de six mois prévu au a), chaque exploitant peut être tenu de réduire le nombre de mouvements de ses aéronefs (visés au premier alinéa) qui assurent des services sur le territoire mauritanien, à un rythme annuel compris entre 12 et 17 % du nombre annuel de ces mouvements à la date de la décision de retrait ;

c) Le retrait des aéronefs visés au premier alinéa doit être achevé à l'expiration d'une période de huit années à compter de la date de la décision de retrait.

Si le ministre chargé de l'aviation civile envisage de prendre une mesure de retrait progressif, il doit consulter au préalable les autres États concernés.

ARTICLE 374

Les aéronefs visés au premier alinéa de l'article 373 immatriculés sur les registres des pays en développement dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile sont exemptés de l'obligation prévue au c) de l'article 373 lorsque ces aéronefs ne peuvent pas être remplacés avant la fin de la période de retrait progressif, sous réserve que l'exploitant ou le propriétaire lorsque celui-ci n'est pas l'exploitant apporte la preuve qu'une commande ou un contrat de location d'avions de remplacement conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 a été passé et que la première date de livraison a été acceptée. Lorsque cette preuve est apportée, l'exemption est valable jusqu'à la mise en service des aéronefs de remplacement.

ARTICLE 375

Nonobstant les dispositions de l'article 373 aucune mesure de retrait à tous les aéroports ne peut être imposée, avant la fin de la période de retrait progressif prévue à ce même article :

- à un aéronef, moins de 25 ans après la date de délivrance de son premier certificat de navigabilité ;
- aux avions gros-porteurs ou aux avions équipés de moteurs à taux de dilution supérieur à 2:1.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise les modalités d'application du présent article.

ARTICLE 376

Les mesures prises par le ministre chargé de l'aviation civile en vertu des dispositions des articles 370 et 373 n'introduisent aucune discrimination en fonction de la nationalité ou de l'identité du transporteur aérien ou du fabricant d'aéronefs.

SECTION 2 ï CONTROLE DES NUISANCES SONORES AEROPORTUAIRES

ARTICLE 377

L'Agence nationale de l'aviation civile émet, à son initiative ou sur saisine d'une association concernée par l'environnement sonore aéroportuaire, du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de l'environnement ou du ministre chargé de l'urbanisme, des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit et notamment à la définition d'indicateurs de mesure, à l'évaluation de la gêne sonore, à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, et à la limitation de leur impact sur l'environnement, en particulier par les procédures de moindre bruit pour le décollage et l'atterrissage.

Avant d'émettre une recommandation, l'Agence prend connaissance des informations et propositions émises par les différentes parties concernées par le bruit lié aux aérodromes et aux trajectoires de départ, d'attente et d'approche.

L'Agence est habilitée à saisir le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé de l'environnement de tout manquement aux règles fixées pour la protection de l'environnement sonore des aérodromes.

ARTICLE 378

Pour les aéroports internationaux, l'Agence nationale de l'aviation civile :

a) Formule des propositions concernant :

- les indicateurs de mesure de bruit et de la gêne sonore ;
- les prescriptions techniques applicables, en conformité avec les normes internationales, aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires ;
- les prescriptions concernant le nombre et l'emplacement des stations de mesure du bruit ;
- les prescriptions d'exploitation du réseau de stations.

Ces indicateurs et prescriptions sont homologués par arrêté des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile. La mise en place, l'entretien et le renouvellement des stations de mesure du bruit sont assurés par l'exploitant de l'aéroport ;

b) Sans préjudice de la compétence des agents habilités à cet effet, s'assure du respect des prescriptions mentionnées au a) ;

c) Établit un programme de diffusion auprès du public des informations sur le bruit dû au transport aérien et à l'activité aéroportuaire et s'assure des conditions dans lesquelles les personnes ont accès à ces informations ;

d) Est consultée sur tout projet de schéma ou de plan comportant des mesures destinées à lutter contre la gêne sonore occasionnée par le transport aérien ou l'activité aéroportuaire ;

e) Élabore les projets de textes réglementaires fixant pour les aéroports concernés les mesures visant à assurer la protection de leur environnement sonore ;

f) Sans préjudice de la compétence des agents habilités à cet effet, contrôle le respect des engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aéroport en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores liées à cette exploitation.

ARTICLE 379

Pour l'exercice des fonctions qui lui sont attribuées par la présente section, l'Agence nationale de l'aviation civile, ou l'expert qu'elle aura mandaté, peut procéder à des vérifications sur place et se faire communiquer tous documents et renseignements utiles.

Les autorités publiques, les agents publics, les exploitants d'aérodromes et les transporteurs aériens ne peuvent s'opposer à l'action de l'Agence et doivent prendre toutes mesures utiles pour la faciliter.

ARTICLE 380

L'Agence nationale de l'aviation civile peut proposer toute modification législative ou réglementaire concernant l'environnement des aérodromes.

ARTICLE 381

L'Agence nationale de l'aviation civile prononce une amende administrative à l'encontre de la personne physique ou morale exerçant une activité de transport aérien public ou au profit de laquelle est exercée une activité de transport aérien, de la personne physique ou morale exerçant une activité aérienne autre que de transport aérien public ou non ou du fréteur dont l'aéronef ne se conforme pas aux mesures prises par le ministre chargé de l'aviation civile et fixant :

- des valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser ;
- des restrictions permanentes ou temporaires d'exploitation de certains types d'aéronefs en fonction de la classification acoustique et des nuisances sonores qu'ils occasionnent ;
- des restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent ;
- des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter les nuisances sonores engendrées par ces phases de vol ;
- des règles relatives aux essais moteurs.

Les manquements à ces mesures sont constatés par des procès-verbaux dressés par les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 131 de la loi portant code de l'aviation civile. Ces procès-verbaux, ainsi que le montant de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'Agence nationale de l'aviation civile.

À compter de cette notification, la personne concernée dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations à l'Agence nationale de l'aviation civile.

Durant toute la procédure, la personne concernée doit avoir connaissance de tous les éléments de son dossier. Elle doit pouvoir être entendue par l'Agence nationale de l'aviation civile avant que celle-ci ne se prononce et se faire représenter ou assister par la personne de son choix.

Les amendes administratives sont prononcées par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile et ne peuvent excéder, pour chaque manquement constaté, un montant de 300 000 UM pour une personne physique et de 3 000 000 d'UM pour une personne morale. Elles font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Aucune amende ne peut être prononcée plus de deux ans après la constatation d'un manquement.

TITRE III - **AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE**

CHAPITRE I - CATEGORIES D'AERODROMES

ARTICLE 382

Les Aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique appartiennent à l'une des catégories suivantes :

a) Aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'État ; ces aérodromes sont créés dans les conditions prévues au I de l'article 204 et leur mise en service est autorisée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et des ministres dont ils relèvent ;

b) Aérodromes à usage restreint, autres que les aérodromes à l'usage d'administrations de l'État ;

c) Aérodromes à usage privé.

CHAPITRE II - AERODROMES A USAGE RESTREINT

ARTICLE 383

I. ð Les aérodromes à usage restreint sont des aérodromes dont les activités, tout en répondant à un intérêt public, sont restreintes :

- dans leur objet ; ou
- en étant réservées à certaines catégories d'aéronefs ; ou
- en étant exclusivement exercées par certaines personnes désignées à cet effet.

II. ð Les activités exercées sur les aérodromes à usage restreint comprennent notamment :

a) L'activité d'écoles de pilotage ou de centres d'entraînement aérien ;

b) Les essais d'appareils prototypes ;

c) Le travail aérien ;

d) Les vols de tourisme ;

e) Exceptionnellement, une activité aérienne civile et commerciale.

ARTICLE 384

La demande d'autorisation de créer un aérodrome à usage restreint est adressée au ministre chargé de l'aviation civile. À cette demande, est joint un dossier dont la composition est fixée par arrêté dudit ministre.

La décision d'autorisation ou de refus est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après enquête technique et avis des ministres intéressés.

ARTICLE 385

L'exploitant de l'aérodrome est tenu de contracter une assurance couvrant les risques qu'il encourt du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'aérodrome.

L'Agence nationale de l'aviation civile s'assure que l'exploitant se conforme à cette obligation d'assurance.

ARTICLE 386

Les aérodromes à usage restreint doivent être dotés de signaux au sol et d'un balisage de jour répondant aux conditions réglementaires.

Toute installation sur l'aérodrome d'autres dispositifs d'aides à la navigation aérienne par la personne qui crée l'aérodrome est subordonnée à l'approbation préalable du Directeur général de l'ANAC et doit s'effectuer, tant pour l'installation que pour l'utilisation de ces dispositifs, conformément à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 387

La personne qui crée l'aérodrome à usage restreint, ses ayants droits ou mandataires assument la charge :

a) Des dépenses d'aménagement, d'entretien, de fonctionnement et d'exploitation de l'aérodrome ;

b) Des frais et indemnités résultant, le cas échéant, de l'établissement de servitudes au profit de l'aérodrome et des activités auxquelles il est destiné.

ARTICLE 388

La mise en service des aérodromes à usage restreint est autorisée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après enquête technique. Lorsque le ministre de la défense est affectataire principal de l'aérodrome, son accord est requis.

L'arrêté de mise en service fixe les conditions d'utilisation de l'aérodrome. La modification de ces conditions s'effectue dans les mêmes formes.

Toute décision de refus de la mise en service d'un aérodrome à usage restreint doit être motivée et notifiée à la personne ayant créé l'aérodrome.

ARTICLE 389

Il incombe à l'exploitant d'établir les consignes d'utilisation de l'aérodrome et de les communiquer à l'Agence nationale de l'aviation civile. Cette dernière peut à tout moment prescrire la modification de ces consignes pour des raisons de sécurité, d'ordre public ou pour les adapter aux règles de la circulation aérienne.

ARTICLE 390

La personne qui crée l'aérodrome peut confier à un tiers de son choix tout ou partie de l'exploitation de l'aérodrome, après accord du ministre chargé de l'aviation civile. La personne qui crée l'aérodrome est, avec le tiers exploitant, solidairement responsable à l'égard de l'État des engagements qu'elle a contractés en créant l'aérodrome.

ARTICLE 391

Pour les aérodromes à usage restreint appartenant à l'État et sur lesquels a été autorisée une activité civile et commerciale, peuvent être accordées les concessions prévues à l'article 321 auxquelles s'appliquent les dispositions de l'article 325.

ARTICLE 392

Lorsqu'une activité aérienne civile et commerciale a été autorisée sur un aérodrome à usage restreint, les dispositions du chapitre V du titre II du présent livre relatif aux redevances aéroportuaires sont applicables aux usagers civils de l'aérodrome, sauf dispositions contraires prévues dans la convention passée entre l'État et la personne qui a créé l'aérodrome.

CHAPITRE III - AERODROMES A USAGE PRIVE

ARTICLE 393

Un aérodrome à usage privé est un aérodrome créé par une personne physique ou morale de droit privé pour son usage personnel ou celui de ses employés et invités.

ARTICLE 394

La demande d'autorisation de créer un aérodrome à usage privé est adressée au ministre chargé de l'aviation civile. À cette demande, est joint un dossier dont la composition est fixée par arrêté dudit ministre.

La décision d'autorisation ou de refus est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après enquête technique et avis favorable de l'autorité locale compétente.

ARTICLE 395

L'arrêté qui autorise la création de l'aérodrome en fixe les conditions d'utilisation. Il peut prescrire des règles visant à assurer la sécurité des aéronefs utilisant l'aérodrome et spécifier, notamment, que l'aérodrome est à usage permanent, temporaire, saisonnier ou limité voire interdits certains jours.

ARTICLE 396

Les personnes qui ont été autorisées à créer un aérodrome à usage privé peuvent l'utiliser après homologation par l'Agence nationale de l'aviation civile.

ARTICLE 397

Toute installation sur un aérodrome à usage privé de dispositifs d'aides à la navigation aérienne s'effectue dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 386.

ARTICLE 398

Les personnes ayant créé un aérodrome à usage privé ne peuvent modifier l'aire de manœuvre des aéronefs sans une autorisation écrite du directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile.

ARTICLE 399

Avec l'accord du propriétaire, le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut permettre l'utilisation, à titre exceptionnel, d'un aérodrome à usage privé pour les évolutions d'aéronefs constituant une manifestation publique régulièrement autorisée.

ARTICLE 400

Les personnes ayant créé un aérodrome à usage privé ne peuvent percevoir aucune rémunération pour l'utilisation de leur aérodrome par les personnes admises par elles à en faire usage.

TITRE IV - **SERVITUDES AÉRONAUTIQUES**

CHAPITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 401

Il est institué des servitudes spéciales dites servitudes aéronautiques afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Ces servitudes comprennent :

a) Des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

b) Des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

ARTICLE 402

Les dispositions du présent titre sont applicables :

a) Aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l 'Etat ;

b) Dans des conditions fixées par le titre III du présent livre, à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique créés par une personne physique ou morale autre que l'État et, dans des conditions fixées par décret, aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire mauritanien ;

c) Aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives aux servitudes établies dans l' intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;

d) À certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

ARTICLE 403

Les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre chargé de la défense.

CHAPITRE II - SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

ARTICLE 404

Il est établi pour chaque aérodrome et installation mentionnés à l'article 405, un plan de servitudes aéronautiques de dégagement, afin d'assurer les conditions de sécurité prévues à l'article 121 de la loi portant code de l'aviation civile.

Les agents de l'administration ou les personnes déléguées par elle sont admis à pénétrer dans les propriétés privées pour y effectuer les opérations nécessaires à l'établissement des plans de dégagement dans les conditions suivantes :

- l'introduction dans les propriétés privées ne peut avoir lieu qu'en vertu d'un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du Ministre chargé de l'administration territoriale indiquant les Moughataa et communes sur le territoire desquelles les opérations doivent être effectuées. L'arrêté est affiché à la Moughataa au moins dix jours avant et doit être présenté avant toute introduction ;
- l'introduction ne peut avoir lieu que cinq jours au moins après notification au propriétaire et, s'il y a lieu, au locataire. En leur absence, le délai ne court qu'à partir de la notification faite à la Moughataa ; ce délai expiré, si personne ne se présente pour permettre l'accès, celui-ci peut avoir lieu avec l'accord du juge du tribunal régional ;
- l'introduction ne peut avoir lieu à l'intérieur des maisons d'habitation qu'avec l'accord du propriétaire ou du locataire ou, à défaut, du juge du tribunal régional ;
- l'introduction ne peut avoir lieu avant six heures du matin et ne peut se prolonger après sept heures du soir, non plus que les jours non ouvrables, les jours fériés ou chômés, sauf en cas d'urgence et avec l'accord du juge du tribunal régional.
- il ne peut être abattu d'arbres fruitiers, d'ornement ou de haute futaie, avant qu'un accord amiable ne soit établi sur leur valeur, ou qu'à défaut de cet accord il ait été procédé à une constatation contradictoire ; à la fin des opérations, tout dommage résultant de ces opérations est réglé dans les formes indiquées à l'article 414.

ARTICLE 405

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement fait l'objet d'une enquête publique menée dans les formes prévues pour les enquêtes préalables en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier soumis à l'enquête comprend :

a) Le plan de dégagement qui détermine les zones à frapper de servitudes avec l'indication, pour chaque zone, des cotes et limites à respecter ;

b) Une note explicative exposant l'objectif recherché par l'institution des différents types de servitudes, leur nature exacte et leurs conditions d'application ;

c) Une liste des obstacles excédant les cotes limites avec, le cas échéant, les mesures à prendre ;

d) Un état des signaux, bornes et repères existants au moment de l'ouverture de l'enquête.

ARTICLE 406

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement est homologué et rendu exécutoire par décret.

ARTICLE 407

À compter du jour de la publication du décret – d'homologation du plan de servitudes aéronautiques de dégagement, les servitudes définies au plan grèvent les fonds concernés.

ARTICLE 408

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement est modifié selon la procédure prévue aux articles, 404; 405 et 406 Cependant, lorsque la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer des servitudes prévues au plan, l'enquête publique n'est pas nécessaire.

ARTICLE 409

En cas d'urgence, des servitudes aéronautiques de dégagement peuvent être instituées à titre provisoire par un arrêté ministériel pris après enquête publique.

Si dans un délai de trois ans à compter de cet arrêté, ces servitudes n'ont pas été reprises dans un plan de dégagement régulièrement homologué, elles cessent d'être applicables.

ARTICLE 410

Une copie du plan de dégagement homologué ou de l'arrêté instituant des servitudes à titre provisoire est déposée à la moughataa sur le territoire de laquelle sont établies les servitudes.

Le public est informé du dépôt par voie d'affichage à la moughataa et dans les lieux prévus à cet effet et par tous moyens en usage dans la moughataa

Toute personne peut prendre connaissance et copie, à la moughataa du plan de dégagement ou de l'arrêté instituant des servitudes à titre provisoire.

ARTICLE 411

Lorsque les servitudes instituées par le plan de dégagement impliquent la suppression ou la modification d'immeubles ou une modification à l'état antérieur des lieux, la décision de mise en œuvre des mesures correspondantes est prise par le ministre chargé de l'aviation civile.

Cette décision est notifiée aux intéressés conformément à la procédure prévue en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

La notification précise la nature des travaux à effectuer, les modalités et les délais d'exécution de ces travaux, les conditions de l'indemnisation, ainsi que les voies de recours ouvertes à l'intéressé. Les parties peuvent décider, par accord écrit établi en la forme administrative, que l'exécution des travaux est assurée par l'administration.

ARTICLE 412

Sauf dérogation prévue par décret, les constructions, plantations et obstacles dont l'implantation est envisagée dans une zone grevée de servitudes aéronautiques de dégagement, doivent être conformes aux dispositions du plan de servitudes aéronautiques de dégagement, aux servitudes établies à titre provisoire et aux spécifications techniques établies en application de l'article 403

Tout travail de grosses réparations ou d'amélioration ne nécessitant pas de permis de construire ne peut être effectué sur les bâtiments et ouvrages frappés de servitude qu'avec une autorisation expresse du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre chargé de la défense nationale, sans préjudice des dispositions de la loi n° 2008-07 du 17 mars 2008 portant code de l'urbanisme.

Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et de la défense nationale fixe la liste des pièces devant être jointes à la demande.

Le ministre compétent se prononce sur la demande dans les deux mois à compter de la date de son dépôt. La décision est notifiée sans délai à l'intéressé.

CHAPITRE III - SERVITUDES AERONAUTIQUES DE BALISAGE

ARTICLE 413

Le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour les aérodromes, zones d'aérodromes ou itinéraires qui le concernent, le ministre chargé de la défense nationale peut prescrire :

a) Le balisage de jour et de nuit ou le balisage de jour ou de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux pour la navigation aérienne ;

b) L'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;

c) La suppression ou la modification de tout dispositif visuel susceptible de créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne ; cette disposition n'est pas applicable aux dispositifs de signalisation ferroviaire ou routière.

ARTICLE 414

Pour la réalisation des balisages prévus à l'article 413, l'administration ou la personne privée éventuellement chargée du balisage dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage et d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

Les travaux réalisés en application du premier alinéa du présent article font l'objet d'une notification préalable et directe aux intéressés. Cette notification comporte l'indication des voies de recours ouvertes aux intéressés.

ARTICLE 415

Lorsque les servitudes aéronautiques de balisage impliquent des indemnisations à raison des préjudices causés, celles-ci sont déterminées par accord amiable ou, à défaut, par le tribunal civil du lieu de situation des biens grevés.

ARTICLE 416

Sous réserve des dispositions de l'article 294 et des dispositions du deuxième alinéa du présent article, les frais d'installation, de fonctionnement et d'entretien des balisages aéronautiques sont à la charge de l'État, sauf lorsque le balisage s'applique aux lignes de transport d'énergie électrique d'une tension supérieure à un seuil fixé par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et de l'énergie ou aux installations mentionnées à l'article 416, auquel cas les frais sont à la charge de l'exploitant des lignes ou du propriétaire des installations.

Les frais d'installation, de fonctionnement et d'entretien des balisages aéronautiques institués au bénéfice des aérodromes mentionnés au b) de l'article 402 sont supportés par la personne qui crée l'aérodrome, ses ayants droits ou ses mandataires.

CHAPITRE IV - AUTORISATION SPECIALE POUR L'ETABLISSEMENT DE CERTAINES INSTALLATIONS

ARTICLE 417

Hors des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer un obstacle à la navigation aérienne, nécessite une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile et, s'il y a lieu, du ministre chargé de la défense.

ARTICLE 418

Des arrêtés ministériels déterminent les installations soumises à autorisation, l'autorité administrative à laquelle doit être adressée la demande d'autorisation, les informations qui doivent figurer dans la demande ainsi que la liste des pièces devant y être jointes.

Ces mêmes arrêtés peuvent prévoir que l'autorisation spéciale est subordonnée au respect de conditions particulières d'implantation, de hauteur ou de balisage en fonction des besoins de la navigation aérienne dans la zone concernée.

Un récépissé de la demande d'autorisation est délivré à l'intéressé par le service compétent.

ARTICLE 419

La décision relative à la demande d'autorisation est prise dans les deux mois à compter de la date du dépôt de la demande. Cette décision est notifiée sans délai à l'intéressé.

ARTICLE 420

Le refus d'autorisation ou la subordination de l'autorisation aux conditions particulières prévues au deuxième alinéa de l'article 418 n'ouvre en aucun cas un droit à indemnité au bénéfice du demandeur.

CHAPITRE V - TERRAINS RESERVES

ARTICLE 421

Pour les besoins du trafic aérien, les terrains nécessaires à l'extension ou à la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne peuvent être réservés à cette destination par un document ou un programme d'urbanisme dans les conditions prévues par la loi n° 2008-07 du 17 mars 2008 portant code de l'urbanisme.

À défaut, ces terrains peuvent être réservés par décret après enquête publique menée dans les formes prévues pour les enquêtes préalables en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier soumis à l'enquête comprend une note explicative exposant l'opération projetée et un plan faisant apparaître les limites des terrains dont l'acquisition s'avérerait nécessaire pour la réalisation des opérations d'équipement aéronautique.

ARTICLE 422

Une copie conforme de la partie du plan annexé au décret relative au territoire de chaque moughataa concernée par la réserve de terrains est déposée à la mairie.

Le public est informé du dépôt par voie d'affichage à la moughataa - et dans les lieux prévus à cet effet et par tous moyens en usage dans la commune.

Toute personne peut prendre connaissance et copie, à la Moughataa de cette partie du plan.

ARTICLE 423

La réserve des terrains peut être complétée par l'institution de servitudes aéronautiques de dégagement dans les conditions prévues au chapitre II du présent titre.

TITRE V - **DISPOSITIONS PÉNALES**

CHAPITRE I - **SERVITUDES AERONAUTIQUES**

ARTICLE 424

Les infractions aux dispositions du titre IV du présent livre sont punies des peines prévues à l'article 122 de la loi portant code de l'aviation civile.

CHAPITRE II - **PROTECTION DES AERODROMES, DES AERONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE**

ARTICLE 425

Sont punis d'une amende de 250 000 UM au plus lorsque l'infraction a été commise en zone réservée et d'une amende de 150 000 UM au plus dans la zone publique, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux contraventions au code de la route en zone publique, ceux qui ont contrevenu aux dispositions des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile :

- en matière de conduite, de circulation et de stationnement des véhicules ;
- fixant les mesures générales de protection contre l'incendie et de sauvegarde des personnes et des biens ;
- fixant les prescriptions sanitaires ;
- applicables à la garde et à la conservation des aéronefs, véhicules, matériels et marchandises utilisant les installations de l'aérodrome.

CHAPITRE III - **DISPOSITIONS COMMUNES**

ARTICLE 426

Pour la constatation des infractions mentionnées aux chapitres I et II du titre V du livre III de la partie législative du présent code, des infractions aux dispositions de l'article 425, ainsi que pour la constatation des manquements aux dispositions mentionnées aux articles. 256 et 257:

a) Le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour les aérodromes qui le concernent, le ministre chargé de la défense délivre la commission prévue à l'article 131 de la loi portant code de l'aviation civile. La commission mentionne précisément l'objet du commissionnement et le ressort territorial dans lequel l'agent commissionné a vocation, compte tenu de son affectation, à constater ces infractions et manquements ;

b) Le ministre chargé de l'aviation civile délivre l'habilitation prévue à l'article132. de la loi portant code de l'aviation civile L'habilitation mentionne précisément son objet et le ressort territorial dans lequel l'agent habilité a vocation, compte tenu de son affectation, à constater ces infractions et manquements.

ARTICLE 427

Les agents commissionnés et les agents habilités en application de l'article 426 prêtent serment devant le tribunal régional de leur lieu d'affectation.

ARTICLE 428

La formule du serment est la suivante :

« Je jure au Nom d'Allah de procéder avec exactitude et probité, dans la limite des lois et règlements en vigueur, à la constatation des infractions mentionnées aux chapitres I et II du titre V du livre III de la partie législative du code de l'aviation civile et des infractions aux dispositions visées à l'article 425 du même code, ainsi qu'à la constatation des manquements aux dispositions mentionnées aux articles 256 et 257 du présent décret.

Je jure également de ne rien révéler ou utiliser de ce qui sera porté à ma connaissance à l'occasion de l'exercice de mes fonctions. »

LIVRE IV - SERVICES AÉRIENS

TITRE I - **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

ARTICLE 429

Les services de transport aérien, de travail aérien, ainsi que les vols privés sont régis par les dispositions du présent livre.

TITRE II - **TRANSPORT AÉRIEN**

CHAPITRE I - DISPOSITIONS GENERALES – DEFINITION

ARTICLE 430:

Pour l'application du présent décret, les services que peuvent assurer des aéronefs rentrant dans l'une des trois catégories suivantes :

- Services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers intérieurs ou internationaux.
- Services de travail aérien
- Services aériens privés.

ARTICLE 431 :

Sont réputés services aériens réguliers de transport public, ceux qui assurent par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés et conformément à des horaires préétablis et publiés ou avec une fréquence et une régularité telles que ces vols constituent une série systématique.

Sont réputés services aériens non réguliers de transport public, ceux qui ne réunissent pas toutes les caractéristiques énumérées au paragraphe ci-dessus.

Les services de transport aérien soit réguliers, soit non réguliers, sont dits internationaux, s'ils empruntent l'espace aérien de deux ou plusieurs Etats.

ARTICLE 432:

Les services aériens de transport public et de travail aérien ne peuvent être assurés que par des entreprises dûment autorisées par le Ministre chargé de l'aviation civile.

Les services aériens privés, autres que les aéro-clubs et les écoles d'aviation n'ont besoin d'aucune autorisation à condition de se conformer aux dispositions du présent décret.

Est réputée entreprise aérienne de transport public toute personne physique ou morale qui effectue habituellement du transport par aéronefs contre rémunération.

Est réputée entreprise de travail aérien toute personne physique ou morale qui effectue pour autrui contre rémunération divers travaux à l'aide d'aéronefs.

ARTICLE 433:

Sont considérés comme exploitants d'aéronefs destinés à l'un quelconque des services aériens :

- L'entreprise titulaire d'une autorisation d'exploitation de service de transport public ou de travail aérien.

- Le propriétaire, inscrit sur le registre d'immatriculation, de l'aéronef qu'il utilise soit personnellement soit par l'intermédiaire de préposés, à moins que ce registre ne mentionne le nom d'un exploitant.

- Le fréteur d'un aéronef qui s'est réservé la conduite technique de l'aéronef et la direction de l'équipage sur lequel il conserve autorité.

- L'affréteur d'un aéronef si le contrat d'affrètement stipule qu'il assume toutes les obligations d'un exploitant et qu'il a le droit de donner des ordres à l'équipage pendant toute la durée de l'affrètement.

- Le locataire d'un aéronef sans équipage, qui en assure la conduite technique avec un équipage de son choix.

ARTICLE 434:

Est réputé préposé d'un exploitant tout agent ou employé de cet exploitant qui agit au nom et pour le compte de celui-ci, au cours de l'exercice de ses fonctions, que ce soit ou non dans les limites de ses attributions.

CHAPITRE II - CONTRAT DE TRANSPORT

SECTION 1 - TRANSPORT DE PERSONNES

ARTICLE 435

Il est dressé une liste nominative des passagers embarqués dont le duplicata doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué sur leur demande aux autorités chargées de la police de la circulation.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome du départ.

ARTICLE 436

L'action en responsabilité contre le transporteur aérien de personnes prévue à l'article 142de la loi portant code de l'aviation civile doit être portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

En cas d'application de la convention de Montréal du 28 mai 1999, l'action en responsabilité, en ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au premier alinéa du présent article ou sur le territoire d'un Etat partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

SECTION 2 - TRANSPORT DE MARCHANDISES

ARTICLE 437

Le transporteur doit dresser un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées. Un duplicata du manifeste doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué, sur leur demande, aux agents chargés de la police de la circulation et aux agents des douanes.

ARTICLE 438

L'action en responsabilité contre le transporteur aérien de marchandises doit être exercée dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article 436**.**

ARTICLE 439

Les procédures de sûreté visées à l'article 154 la loi portant code de l'aviation civile sont applicables aux expéditions de fret ou de colis postaux destinés à être chargés à bord des aéronefs.

ARTICLE 440

I. ð L'accès aux lieux de traitement, de conditionnement et de stockage du fret et des colis postaux visés aux cinquième et sixième alinéas de l'article 154 la loi portant code de l'aviation civile est soumis à la possession d'une habilitation. Cette habilitation est demandée par l'entreprise agréée. Elle est délivrée par le directeur général de l'Agence nationale de

l'aviation civile après enquête administrative de l'Agence. L'enquête a notamment pour objet de vérifier les antécédents des personnes pour lesquelles l'habilitation est sollicitée.

II. ð La durée de l'habilitation, au maximum de deux ans, ne peut dépasser l'échéance de l'agrément de l'entreprise ou de l'organisme ni celle du contrat de travail de la personne concernée.

III. ð L'habilitation peut être refusée, retirée ou suspendue lorsque la moralité de la personne ou son comportement ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'État, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice d'une activité dans les lieux de traitement, de conditionnement et de stockage du fret et des colis postaux.

Le retrait et la suspension, qui doivent être motivés, n'interviennent qu'après que la personne intéressée a été mise à même de présenter des observations écrites et, le cas échéant, sur sa demande, des observations orales. Cette personne peut se faire assister par un conseil ou représenter par un mandataire de son choix.

En cas d'urgence, l'habilitation peut être suspendue par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile pour une durée maximale de deux mois, reconductible une fois au cas où les circonstances l'exigent.

ARTICLE 441

I. ð La demande d'agrément en qualité d'« agent habilité » précise l'établissement ou les établissements concernés de l'entreprise ou de l'organisme qui sollicite l'agrément. Elle est accompagnée d'un programme de sûreté du fret aérien ainsi que d'un programme de management de la qualité.

II. ð Le programme de sûreté comprend la description de l'activité et de l'organisation de l'entreprise ou de l'organisme, des modalités de recours à des sous-traitants, des contrôles appliqués à ceux-ci ainsi que des dispositions prises pour chaque établissement en application des articles 442, 443 et 446.

Le programme de management de la qualité prévoit notamment la mise en place de dispositifs d'analyse des incidents relatifs aux mesures de sûreté, de vérification de conformité des moyens mis en œuvre et, le cas échéant, de supervision dessous-traitants et la présentation de bilans retraçant le suivi et les évolutions des dispositifs mis en place.

III. ð L'agrément est délivré pour une durée maximale de deux ans par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile après instruction des services de l'Agence.

ARTICLE 442

L'« agent habilité » est tenu :

a) De sécuriser les endroits utilisés pour traiter et stocker le fret ou les colis postaux ;

b) D'effectuer ou de faire effectuer la réception, la manutention, la vérification spéciale mentionnée à l'article 446 la surveillance des expéditions et la livraison au transporteur aérien ou à son représentant par des personnes, dont il tient à jour la liste nominative, qui sont titulaires de l'habilitation prévue à l'article 440 et qui ont reçu une formation initiale et continue de sûreté portant sur les principes généraux de sûreté et les techniques de prévention contre l'introduction de substances et objets illicites dans les marchandises pendant les phases de transport, réception, conditionnement, manutention, vérification et surveillance ;

c) Lorsqu'il assure l'acheminement des expéditions qui lui sont confiées par un « expéditeur connu » ou un autre « agent habilité », de les protéger contre l'introduction de substances et objets illicites pouvant compromettre la sûreté des vols ;

d) De s'assurer du respect par les sous-traitants des dispositions de son programme de sûreté.

ARTICLE 443

I. ð Pour chaque expédition qui lui est confiée, l'« agent habilité » doit :

- enregistrer l'identité et l'adresse du déposant et de l'expéditeur ;
- vérifier l'intégrité de l'emballage ;
- établir l'état descriptif de l'expédition qui en est dépourvue ;
- vérifier que l'expédition est conforme à son état descriptif ;
- établir le certificat de sûreté de l'expédition qui en est dépourvue ;
- porter sur le certificat de sûreté accompagnant l'expédition la mention des opérations qu'il effectue en application des dispositions des paragraphes II, III ou IV du présent article ;
- remettre l'expédition accompagnée de son certificat de sûreté ;
- conserver pendant au moins trois mois l'identité et l'adresse du déposant, de l'expéditeur ainsi qu'une copie du certificat de sûreté.

II. ð L'« agent habilité » peut livrer une expédition au transporteur aérien ou à son représentant, sans effectuer d'autres vérifications sur l'expédition, si l'état de l'emballage ne révèle pas d'anomalie et si les documents accompagnant l'expédition, notamment le certificat de sûreté lorsqu'il a été établi, lui permettent d'établir qu'elle entre dans l'un des cas suivants :

a) L'expédition provient d'un État mettant en œuvre un programme similaire de la sûreté du fret aérien et est apte au transport aérien en application de ce programme ;

b) L'expédition est remise par un autre « agent habilité » qui l'a déclarée apte au transport aérien en application des dispositions du présent article ;

c) L'expédition est remise par un « expéditeur connu » qui 'a déclarée apte au transport aérien en application des dispositions de l'article 448.

III. ð L'« agent habilité » peut également livrer une expédition au transporteur aérien ou à son représentant, sans effectuer d'autres vérifications sur l'expédition, si l'état de l'emballage ne révèle pas d'anomalie et s'il la déclare apte au transport aérien en application des exemptions prévues à l'article 449

IV. ð Dans tous les autres cas que ceux visés au II et au III, l'« agent habilité » ne peut livrer une expédition au transporteur aérien ou à son représentant qu'après avoir procédé à des vérifications spéciales, selon les modalités prévues par l'article 446 et, le cas échéant, selon les procédures particulières prévues à l'article 449

L'expédition pour laquelle il n'a pas pu établir l'aptitude au transport aérien est tenue à la disposition de celui qui en est à l'origine. Elle peut être remise à un autre « agent habilité » ou à un transporteur aérien aux fins de sécurisation.

ARTICLE 444

Le transporteur aérien est tenu :

a) De s'assurer que les expéditions qui lui sont remises ne sont accessibles qu'aux personnes autorisées par lui, depuis leur réception jusqu'à leur embarquement ;

b) D'effectuer ou de faire effectuer la réception, la manutention, la surveillance et le transport du fret par des personnes ayant reçu une formation initiale et continue de

sûreté portant sur les principes généraux de sûreté et les techniques de prévention contre l'introduction de substances et objets illicites dans les marchandises pendant les phases de transport, de manutention et de stockage.

ARTICLE 445

I. ð Pour chaque expédition qui lui est confiée, le transporteur aérien doit :

- établir l'état descriptif de l'expédition qui en est dépourvue ;
- établir le certificat de sûreté de l'expédition qui en est dépourvue ;
- porter sur le certificat de sûreté la mention des opérations qu'il effectue en application des dispositions du présent article ;
- et conserver pendant au moins trois mois une copie de ce certificat.

II. ð Le transporteur aérien peut embarquer à bord des aéronefs qu'il exploite l'expédition dont l'état de l'emballage ne révèle pas d'anomalie et dont les documents l'accompagnant lui permettent d'établir qu'elle entre dans l'un des cas suivants :

a) L'expédition provient d'un État mettant en œuvre un programme similaire de la sûreté du fret aérien et est apte au transport aérien en application de ce programme ;

b) L'expédition est en transit en provenance d'un autre État et le transporteur aérien a appliqué au départ des mesures de sûreté équivalentes à celles prévues à la présente section ;

c) L'expédition est remise par un « agent habilité » qui l'a déclarée apte au transport aérien en application des dispositions de l'article 443

Le transporteur aérien peut également embarquer à bord des aéronefs qu'il exploite l'expédition pour laquelle il a au préalable établi l'aptitude au transport aérien en ayant effectué un contrôle de sûreté selon les modalités prévues à l'article 446 ou en application des règles particulières ou des exemptions prévues à l'article 449

Dans les autres cas, le transporteur aérien n'embarque pas l'expédition à bord de ses aéronefs.

III. ð Les dispositions du présent article ne font pas obstacle aux contrôles qui peuvent être imposés sur certains vols ou dans certaines circonstances, en application de l'article 104.de la loi portant code de l'aviation civile.

ARTICLE 446

Les vérifications spéciales et les contrôles de sûreté qu'effectuent respectivement les « agents habilités » et les transporteurs aériens dans le but de s'assurer que l'expédition est apte au transport aérien consistent à soumettre les colis à tout dispositif de contrôle qui répond à des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Les modalités techniques de ces vérifications spéciales et contrôles de sûreté ainsi que celles du contrôle de la concordance entre l'expédition et son état descriptif sont fixées par arrêté conjoint des ministres chargés de la sécurité, de la défense, des douanes et de l'aviation civile.

Les colis qui ne peuvent pas faire l'objet d'une vérification spéciale ou d'un contrôle de sûreté après leur conditionnement, du fait de leurs caractéristiques, font l'objet d'une ouverture diligentée par l'expéditeur, s'il n'est pas « expéditeur connu » pour permettre à la compagnie aérienne ou à l'« agent habilité » de mettre en œuvre un dispositif technique de contrôle approprié en vue de procéder à la vérification spéciale ou au contrôle de sûreté.

L'employeur se conforme à un niveau de performance en matière de détection des objets et substances illicites. Il procède à des tests de performance en situation opérationnelle dont il

communique le résultat aux services compétents de l'État. Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'intérieur, de la défense et des douanes définit les modalités de ces tests et le niveau de performance requis.

ARTICLE 447

I. ð La demande d'agrément en qualité d'« expéditeur connu » précise l'établissement ou les établissements concernés de l'entreprise ou de l'organisme qui sollicite l'agrément. Elle est accompagnée d'un programme de sûreté ainsi que d'un programme de management de la qualité et, pour chaque établissement, d'un rapport d'évaluation effectuée par l'organisme technique habilité mentionné au huitième alinéa de l'article 154 de la loi portant code de l'aviation civile. Moins de trois mois avant la demande d'agrément.

II. ð Le programme de sûreté comprend la description de l'activité et de l'organisation de l'entreprise ou de l'organisme, des modalités de recours à des sous-traitants, des contrôles appliqués à ceux-ci ainsi que des dispositions prises pour chaque établissement en application des points a, b, c, d et e de l'article 448.

Le programme de management de la qualité prévoit notamment la mise en place de dispositifs d'analyse des incidents relatifs aux mesures de sûreté, de vérification de conformité des moyens mis en œuvre et, le cas échéant, de supervision dessous-traitants et la présentation de bilans retraçant le suivi et les évolutions des dispositifs mis en place.

III. ð L'agrément est délivré pour une durée maximale de cinq ans par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile après instruction des services de l'Agence.

ARTICLE 448

L' « expéditeur connu » est tenu :

a) De sécuriser les endroits utilisés pour préparer les expéditions de fret aérien ou de colis postaux ;

b) D'exécuter ou de faire exécuter la préparation, la vérification et la manipulation des expéditions par des personnes, dont il tient à jour la liste nominative, qui sont titulaires de l'habilitation prévue à l'article 440 et qui ont reçu une formation initiale et continue de sûreté portant sur les principes généraux de sûreté et les techniques de prévention contre l'introduction de substances et objets illicites dans les marchandises pendant les phases de transport, réception, conditionnement, manutention, vérification et surveillance ;

c) De mettre en œuvre des mesures appropriées pendant la préparation et le conditionnement des expéditions dans le but de s'assurer que les expéditions ne compromettent pas la sûreté des vols ;

d) De protéger les expéditions contre l'introduction de substances et objets illicites pouvant compromettre la sûreté des vols, pendant leur stockage et, s'il en a la maîtrise, pendant leur acheminement jusqu'à un « agent habilité » ;

e) D'établir, pour les seules expéditions aptes au transport aérien qui ne peuvent pas faire l'objet de contrôle après leur conditionnement du fait de leurs caractéristiques, un « certificat de sûreté » sur lequel il fait porter la mention des opérations effectuées en application des dispositions du présent article ;

f) De fournir au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile ayant délivré l'agrément, pour chaque établissement, chaque année au plus tard à la date anniversaire de la délivrance de l'agrément, le rapport d'une évaluation effectuée par l'organisme technique habilité mentionné au huitième alinéa de l'article 154 de la loi portant code de l'aviation civile moins de trois mois avant cette date ;

De s'assurer du respect par les sous-traitants des dispositions de son programme de sûreté.

ARTICLE 449

Les règles particulières ou les exemptions de procédures de sûreté applicables au fret postal, aux colis postaux, aux correspondances et au transport de la presse sont fixées parle ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé des postes en fonction des caractéristiques des expéditions, notamment de la taille et du poids, ainsi que des risques encourus.

ARTICLE 450

En cas de manquements constatés aux obligations découlant :

- des articles 242 ;244 ; et 248;
- des articles 442 ;443 ;446 et 448 ;
- des dispositions du programme de sûreté prévu au I des articles 441et 447

le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut imposer des mesures de nature à compenser le manquement constaté, ou restrictives d'exploitation, ou retirer l'agrément. Sauf en cas d'urgence, le titulaire de l'agrément est préalablement avisé de la mesure de retrait envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations.

En cas d'urgence, le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut prononcer la suspension de l'agrément pour une durée maximale de deux mois, par décision motivée.

ARTICLE 451

I. ð Un arrêté conjoint du ministre chargé de la sécurité, du ministre de la défense, du ministre chargé des douanes et du ministre chargé de l'aviation civile fixe es modalités d'application :

- des articles 441 ;442 ; 444 ; 446 du présent décret;
- des articles 443 et 445 du présent décret à l'exception du a) de leur II.

Cet arrêté fixe notamment les mentions obligatoires portées sur l'état descriptif et sur le certificat de sûreté.

II. ð Les modalités d'application de l'article 448 du présent décret et du a) du II des articles 443 et 445 du présent décret sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

CHAPITRE III - **ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN**

ARTICLE 452

I. ð Le ministre chargé de l'aviation civile prend, par arrêté, les décisions relatives aux agréments des transporteurs aériens publics, notamment leur délivrance, leur transformation en agrément temporaire, leur suspension et leur retrait.

II. ð Le transport aérien de passagers, de courrier et/ou de fret, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports ne nécessitent l'obtention d'un agrément de transporteur aérien et d'un permis d'exploitation aérienne que si la capacité d'emport, équipage compris, des aéronefs utilisés est supérieure à une limite fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 453

Seule peut obtenir un agrément de transporteur aérien public l'entreprise qui exerce, à titre principal, une activité de transporteur aérien public et qui a son principal établissement et, le cas échéant, son siège social sur le territoire de la Mauritanie.

L'entreprise doit être détenue et continuer à être détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par l'Etat mauritanien et/ou par un Etat lié à la Mauritanie par un accord autorisant ce cas de figure en matière de transport aérien, ou par des ressortissants mauritaniens et/ou de cet Etat lorsque l'accord l'autorise et être effectivement contrôlée par l'Etat mauritanien et/ou cet Etat ou par leurs ressortissants. À défaut, les services qu'elle exploite doivent avoir majoritairement comme points de départ et d'arrivée un ou des aéroports mauritaniens et son personnel technique, opérationnel et de gestion doit être composé majoritairement de ressortissants mauritaniens.

L'entreprise doit être en mesure à tout moment d'établir qu'elle satisfait aux conditions fixées dans le présent article.

ARTICLE 454

I. ð Toute entreprise de transport aérien demandant un agrément de transporteur aérien public pour la première fois doit démontrer au ministre chargé de l'aviation civile qu'elle est à même:

a) De faire face, à tout moment, pendant une période de vingt-quatre mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes

et

b) D'assumer, pendant une période de trois mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément au plan d'entreprise et évalués sur la base d'hypothèses réalistes, sans avoir recours aux recettes tirées de ses activités.

II. ð Aux fins du paragraphe I, toute demande d'agrément est accompagnée d'un plan d'entreprise portant sur les deux premières années d'exploitation. Le plan d'entreprise doit notamment comporter le détail des liens financiers du demandeur avec d'autres activités commerciales auxquelles il se livrerait soit directement, soit par l'intermédiaire d'entreprises apparentées. Le demandeur fournit également toutes les informations dont la liste est arrêtée par le ministre chargé de l'aviation civile.

III. ð Tout transporteur aérien notifie préalablement au ministre chargé de l'aviation civile ses projets concernant l'exploitation d'un nouveau service régulier ou d'un service non régulier vers un continent ou une région du monde qui n'était pas desservi auparavant, les changements devant intervenir dans le type ou le nombre d'avions exploités ou une modification substantielle du volume de ses activités. Il notifie également préalablement tout projet de fusion ou de rachat et notifie dans les quatorze jours au ministre chargé de l'aviation civile tout changement dans la détention de toute participation représentant 10 % ou plus de l'ensemble du capital du transporteur aérien ou de la société mère ou de la société qui le contrôle en dernier ressort. La soumission, trois mois avant la période à laquelle il se réfère, d'un plan d'entreprise couvrant une période de douze mois constitue une notification suffisante au titre du présent paragraphe en ce qui concerne les modifications des activités et/ou des éléments actuels qui figurent dans le plan d'entreprise.

IV. ð Si le ministre chargé de l'aviation civile estime que les changements notifiés conformément au paragraphe III ont des incidences importantes sur la situation financière du transporteur aérien, il demande qu'un plan d'entreprise révisé lui soit présenté, dans lequel figurent les changements annoncés et qui couvre au moins une période de douze

mois à compter de la date de sa mise en œuvre, ainsi que toutes les informations utiles, dont la liste est arrêtée par le ministre chargé de l'aviation civile, pour pouvoir apprécier si le transporteur aérien est à même de faire face à ses obligations actuelles et potentielles au cours de cette période de douze mois. Le ministre chargé de l'aviation civile prend une décision sur le plan d'entreprise révisé dans un délai de trois mois à compter de la date de sa présentation. Le silence gardé par le ministre à l'expiration de ce délai vaut approbation.

V. ð Le ministre chargé de l'aviation civile peut, à tout moment, et en tout cas lorsqu'il apparaît qu'un transporteur aérien auquel il a délivré un agrément rencontre des difficultés financières, procéder à une évaluation de ses résultats financiers et il peut suspendre ou retirer l'agrément s'il n'a plus la certitude que le transporteur aérien est à même de faire face à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois. Le ministre chargé de l'aviation civile peut aussi délivrer un agrément temporaire pendant la restructuration financière du transporteur aérien, à condition que la sécurité ne soit pas mise en cause.

VI.ð À chaque exercice financier et sans retard indu, les transporteurs aériens doivent fournir au ministre chargé de l'aviation civile les comptes certifiés se rapportant à l'exercice précédent. À tout moment, à la demande dudit ministre, les transporteurs aériens doivent fournir les informations nécessaires aux fins du paragraphe V et, en particulier, les données dont la liste est arrêtée par le ministre.

VII. ð Les dispositions des paragraphes I à IV et du paragraphe VI ne s'appliquent pas aux transporteurs aériens qui exploitent exclusivement des aéronefs d'un poids maximal au décollage inférieur à 10 tonnes et/ou d'une capacité inférieure à 20 sièges, sauf lorsque leur chiffre d'affaires annuel est supérieur à 180 millions d'UM ou qu'ils exploitent des services réguliers.

Lorsque les dispositions des paragraphes mentionnés au premier alinéa ne s'appliquent pas, les transporteurs concernés doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds propres s'élèvent au moins à 6 millions d'UM ou qu'ils disposent d'une caution bancaire d'un montant équivalent, ainsi que de fournir les informations nécessaires aux fins du paragraphe V, à la demande du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 455

En dehors des cas visés de l'article 452, s'il y a lieu, l'activité de transport aérien public mentionnée à l'article 161 de la loi portant code de l'aviation civile est subordonnée à la détention par l'entreprise de transport concernée d'un permis d'exploitation aérienne en cours de validité.

Le permis d'exploitation aérienne atteste que le transporteur possède les capacités professionnelles et l'organisation pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées.

Le permis d'exploitation aérienne est délivré par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile fixe les règles relatives, notamment, au contenu du permis d'exploitation aérienne et à sa durée de validité. Le même arrêté précise les conditions de délivrance du permis prévues par l'article 162 de la loi portant code de l'aviation civile.

ARTICLE 456

Les transporteurs aériens titulaires d'un agrément délivré par la Mauritanie ne peuvent exercer une activité de transport aérien public qu'au moyen d'aéronefs inscrits au registre d'immatriculation mauritanien ou, dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, d'aéronefs immatriculés dans un Etat lié à la Mauritanie par un accord de libéralisation du transport aérien ou un accord ayant cette portée en matière de transport aérien et avec lequel ce cas de figure est compatible.

En outre, le ministre chargé de l'aviation civile peut autoriser, par arrêté, l'utilisation d'aéronefs immatriculés dans des Etats étrangers dans le cas de contrats de location (lease agréments) destinés à répondre aux besoins temporaires des transporteurs aériens ou dans des circonstances exceptionnelles.

ARTICLE 457

La délivrance et le maintien en état de validité d'un agrément de transporteur aérien sont subordonnés au respect de conditions d'honorabilité et de solvabilité par les personnes qui assurent la direction permanente et effective de l'entreprise de transport aérien.

Les ressortissants mauritaniens sont réputés remplir ces conditions lorsqu'ils n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite personnelle ou d'une condamnation définitive mentionnée dans leur casier judiciaire ou sur une pièce équivalente et entraînant l'interdiction d'exercer une activité professionnelle ou sociale.

Pour les ressortissants d'un Etat lié à la Mauritanie par un accord de libéralisation rendant possible la direction permanente et effective de l'entreprise de transport aérien par ces ressortissants, ces conditions sont appréciées selon les modalités prévues audit accord ou définies par les deux Etats.

ARTICLE 458

Le ministre chargé de l'aviation civile statue sur une demande d'agrément de transporteur aérien public dans les trois mois suivant la date à laquelle les informations nécessaires prévues par le présent chapitre et les arrêtés pris pour son application lui ont été soumises. Il communique sa décision à l'entreprise demanderesse. Tout refus doit être motivé.

ARTICLE 459

L'agrément de transporteur aérien public reste valable aussi longtemps que le transporteur aérien remplit les obligations afférentes à cet agrément prévues par les dispositions du présent chapitre et des arrêtés pris pour leur application. Toutefois, il fait l'objet d'un réexamen au terme de la première année suivant la délivrance d'un nouvel agrément, et tous les trois ans par la suite dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Lorsqu'un transporteur aérien a interrompu ses activités pendant six mois ou n'a pas commencé ses activités six mois après la délivrance d'un agrément de transporteur aérien public, l'agrément de ce transporteur est soumis à réexamen dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

En cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant la situation juridique d'une entreprise de transport aérien à laquelle la Mauritanie a délivré un agrément de transporteur aérien public et notamment en cas de fusions ou de prises de contrôle, l'agrément de ce transporteur est soumis à réexamen dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Les transporteurs aériens en cause peuvent poursuivre leurs activités, à moins que le ministre chargé de l'aviation civile ne décide, en motivant sa décision, que la sécurité est compromise.

ARTICLE 460

Le ministre chargé de l'aviation civile retire l'agrément de transporteur aérien public à un transporteur aérien contre lequel une procédure en insolvabilité ou une autre procédure similaire est engagée, s'il n'est pas établi qu'il existe une possibilité concrète de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

ARTICLE 461

Les agréments de transporteur aérien public ou les autorisations équivalentes en vigueur en Mauritanie à la date d'entrée en vigueur du présent décret demeurent valables, sous réserve des lois et règlements sur la base desquels ils ont été délivrés, pendant une durée maximale de deux ans.

ARTICLE 462

Les transporteurs aériens titulaires d'un agrément délivré par la Mauritanie et les autres transporteurs aériens exerçant une activité de transport aérien public sur le territoire mauritanien fournissent au ministre chargé de l'aviation civile ou à toute personne désignée par lui des renseignements statistiques sur leur trafic et leur exploitation selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 463

I. ð Le ministre chargé de l'aviation civile autorise l'exploitation, par un transporteur aérien titulaire d'un agrément de transporteur aérien public délivré par la Mauritanie, de services aériens, réguliers ou non réguliers, sur des liaisons comportant au moins un point d'escale en Mauritanie. L'Agence nationale de l'aviation civile est consultée pour l'autorisation d'exploitation de services réguliers. Le ministre doit se prononcer sur la demande d'autorisation dans les trois mois suivant la date de son dépôt. Le silence gardé vaut décision de rejet.

L'arrêté d'autorisation fixe les zones dans lesquelles le transporteur est autorisé à assurer des services non réguliers, les lignes régulières qu'il est autorisé à exploiter ainsi que la durée et, le cas échéant, les conditions associées à ces autorisations.

II. ð Le ministre chargé de l'aviation civile fixe par arrêté les conditions d'autorisation d'exploitation par un transporteur aérien, autre que celui visé aux I, de services aériens réguliers ou non réguliers comportant au moins un point d'escale en Mauritanie.

ARTICLE 464

Le ministre chargé de l'aviation civile peut, par décision motivée, imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur le territoire mauritanien ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport régional situé sur le territoire mauritanien, si ces liaisons sont considérées comme vitales pour le développement économique de la région dans laquelle est situé l'aéroport.

Les obligations de service public sont imposées dans la mesure où elles permettent d'assurer sur la liaison concernée une prestation de service adaptée en termes de continuité,

de régularité, de capacité, de prix et de prise en charge de catégories spécifiques de passagers ou de fret.

Si aucun transporteur aérien titulaire d'un agrément de transporteur aérien public délivré par la Mauritanie n'a commencé ou n'est sur le point de commencer l'exploitation de services aériens réguliers sur une liaison, conformément aux obligations de service public imposées sur cette liaison, le ministre chargé de l'aviation civile peut, par arrêté, en limiter l'accès à un seul transporteur qui est choisi à l'issue d'une procédure d'appel d'offres pour une période maximale de trois ans renouvelable.

ARTICLE 465

I. ð Les programmes d'exploitation de services aériens de transport public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire mauritanien doivent être déposés auprès de l'ANAC dans les conditions suivantes :

a) Les programmes d'exploitation de services aériens réguliers doivent être déposés au moins un mois avant le début de leur mise en œuvre et comporter une série d'indications sur les conditions techniques et commerciales d'exploitation précisées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;

b) Les programmes d'exploitation de services aériens non réguliers doivent être déposés dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

II. ð Les programmes d'exploitation de services aériens réguliers et non réguliers de transport public déposés conformément aux dispositions du I peuvent être mis en œuvre dans les conditions suivantes :

a) Les programmes d'exploitation de services aériens réguliers et non réguliers de transport public, effectués sur le territoire de l'Etat mauritanien et des Etats liés à la Mauritanie par un accord de libéralisation du transport aérien ou un accord ayant cette portée en matière de transport aérien et avec lequel la présente disposition est compatible, sur des liaisons comportant au moins un point d'escale en Mauritanie, par des transporteurs titulaires d'un agrément délivré par la Mauritanie ou l'un de ces Etats, peuvent être mis en œuvre si le ministre chargé de l'aviation civile ne s'y est pas opposé dans un délai de quinze jours suivant leur dépôt, sous réserve, le cas échéant, de l'application des dispositions de l'article 466 ;

b) Dans tous les autres cas, les programmes d'exploitation doivent recueillir l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile. Le silence gardé par le ministre pendant plus d'un mois à compter du dépôt vaut décision de rejet.

III. ð Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à l'exploitation de services aériens non réguliers de transport public réalisés par des transporteurs titulaires d'un agrément délivré par la Mauritanie ou un Etat lié à la Mauritanie par un accord de libéralisation du transport aérien ou un accord ayant cette portée en matière de transport aérien avec lequel la présente disposition est compatible, sur des liaisons comportant au moins un point d'escale en Mauritanie, lorsqu'ils sont effectués au moyen d'aéronefs dont la capacité ne dépasse pas 20 sièges ou dont la masse maximale au décollage n'excède pas 10 tonnes et que le chiffre d'affaires annuel du transporteur ne dépasse pas un montant équivalent à 300 millions d'UM.

ARTICLE 466

L'exploitation de services aériens par des transporteurs titulaires d'un agrément délivré par la Mauritanie au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national, dans le cadre d'accords commerciaux aux termes desquels le transporteur contractuel n'est pas le transporteur de fait au sens de la convention de Guadalajara du 18 septembre 1961 complétant la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, nécessite une autorisation qui est délivrée dans les conditions fixées par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Cet arrêté fixe, notamment, les conditions d'ordre économique et social qui doivent être remplies et précise celles qui sont requises dans le domaine de la sécurité des vols.

ARTICLE 467

I. ð Les transporteurs aériens qui exploitent des services aériens réguliers de passagers au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national transmettent au ministre chargé de l'aviation civile leurs conditions générales de transport, y compris les avantages de toute nature consentis à la clientèle.

II. ð Les transporteurs aériens titulaires d'un agrément de transporteur aérien public délivré par la Mauritanie ou un État lié à la Mauritanie par un accord de libéralisation du transport aérien ou un accord ayant cette portée en matière de transport aérien et avec lequel la présente disposition est compatible déposent auprès du ministre chargé de l'aviation civile les tarifs de passagers qu'ils proposent directement au public pour des services aériens à destination ou en provenance de cet Etat, y compris leurs conditions d'application, soixante douze heures ouvrables au moins avant leur entrée en vigueur, sauf s'il s'agit d'un alignement sur un tarif existant, auquel cas seule une notification préalable est requise.

Les transporteurs aériens titulaires d'un agrément délivré par la Mauritanie déposent auprès du ministre chargé de l'aviation civile les tarifs proposés pour des services aériens nationaux, y compris leurs conditions d'application, deux jours au moins avant leur entrée en vigueur.

III. ð Dans tous les cas autres que ceux visés au II du présent article, les tarifs de passagers et leurs conditions d'application doivent recueillir l'homologation préalable du ministre chargé de l'aviation civile.

Celle-ci est réputée acquise si le ministre n'a pas fait connaître son opposition dans un délai de quinze jours après l'envoi des tarifs ou, le cas échéant, des renseignements complémentaires demandés.

Pour les liaisons faisant l'objet d'obligations de service public mentionnées à l'article 462 les dispositions du présent III s'appliquent, y compris aux tarifs de fret.

ARTICLE 468

Les entreprises titulaires d'un agrément de transporteur aérien public délivré par la Mauritanie doivent, sur la demande des agents de l'État et de l'Agence nationale de l'aviation civile chargés de l'application des dispositions du présent livre, communiquer à ceux-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

ARTICLE 469

Sans préjudice des sanctions pénales qui pourraient être infligées aux transporteurs aériens en vertu des lois et règlements en vigueur ainsi que des sanctions prévues à l'article 468 du présent décret, les mesures suivantes peuvent être prises :

a) Pour l'application de l'article 165 de la loi portant code de l'aviation civile, la mise sous séquestre des appareils utilisés peut être décidée par le ministre chargé de l'aviation civile à l'expiration d'un délai de huit jours suivant la mise en demeure notifiée à l'entreprise ;

b) Suspension ou retrait du permis d'exploitation aérienne par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile lorsque :

- les conditions ayant présidé à sa délivrance ne sont plus respectées ; ou
- le transporteur utilise ses aéronefs sans se conformer aux dispositions des articles 172 ; 173 et 455 du présent décret et des arrêtés pris pour leur application.

Le retrait du permis d'exploitation aérienne est prononcé après que le transporteur intéressé a été mis à même de présenter ses observations. Toutefois, en cas d'urgence, la suspension du permis peut être prononcée sans formalité.

c) Suspension ou retrait de l'agrément de transporteur aérien public par le ministre chargé de l'aviation civile lorsque les conditions ayant présidé à sa délivrance ne sont plus remplies.

ARTICLE 470

Le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre de la personne physique ou morale qui commet l'un des manquements suivants :

a) Effectue un transport aérien public sans être titulaire d'un agrément en cours de validité lorsque celui-ci est requis en application des articles 162 de la loi portant code de l'aviation civile, et des articles 452, 454 du présent code et des arrêtés pris pour leur application ;

b) Ne respecte pas les obligations de service public imposées conformément aux dispositions de l'article 464 du présent décret;

c) Effectue un vol ne figurant pas dans un programme d'exploitation autorisé, conformément à l'article 465 du présent décret;

d) Ne respecte pas les dispositions relatives au dépôt et à l'homologation des tarifs prises en application de l'article 169 de la loi portant code de l'aviation civile;

e) Ne respecte pas les obligations de fourniture des renseignements statistiques sur son trafic prévues à l'article 462 ;

f) Ne défère pas à la demande qui lui est faite en application de l'article 468 ou transmet des informations mensongères ou erronée ;

g) Effectue des services aériens sans l'autorisation prévue à l'article 466.

ARTICLE 471

Les manquements visés à l'article 470 sont constatés par les fonctionnaires et agents énumérés à l'article 171 de la loi portant code de l'aviation civile.

Les dispositions des articles 202 et 204du présent arrêté s'appliquent pour la procédure d'instruction, le recouvrement des amendes et le recours éventuel contre les décisions du directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile.

ARTICLE 472

Le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile fixe, s'il y a lieu, le montant de l'amende prévue à l'article 470 en tenant compte du type et de la gravité des manquements constatés et éventuellement des avantages qui en sont tirés. Ce montant ne peut excéder, par manquement constaté, 250 000 UM pour une personne physique et 3.000 000 UM pour une personne morale. Ces plafonds sont doublés en cas de nouveau manquement commis dans le délai d'un an à compter du précédent.

ARTICLE 473

La commission prévue à l'article 171 de la loi portant code de l'aviation civile est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour le personnel placé sous son autorité, par le ministre de la défense. Elle mentionne l'objet du commissionnement et le ressort territorial dans lequel l'agent commissionné a vocation, en raison de son affectation, à constater les infractions ou manquements.

Les agents commissionnés en application du premier alinéa du présent article prêtent serment devant le tribunal régional de leur résidence administrative.

CHAPITRE IV - DROITS DES PASSAGERS AERIENS

ARTICLE 474

Aux fins du présent chapitre, on entend par :

a) "contrat de transport": un contrat de transport aérien ou un contrat comprenant des services de transport aérien, y compris lorsque le transport est composé de deux vols ou plus assurés par le même transporteur aérien ou par des transporteurs aériens différents ;

b) "contractant du transport aérien": le transporteur qui conclut un contrat de transport avec un passager ou, si le contrat comprend un forfait, l'organisateur de voyages. Tout vendeur de billets est également réputé être un contractant du transport aérien ;

c) vendeur de billets": un vendeur de billets d'avion qui sert d'intermédiaire dans la conclusion d'un contrat de transport par un passager, que ce soit dans le cadre d'un vol sec ou dans celui d'un voyage à forfait, autre qu'un transporteur aérien ou un organisateur de voyages ;

d) "transporteur aérien effectif": un transporteur aérien qui assure ou a l'intention d'assurer un vol dans le cadre d'un contrat de transport conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat de transport avec ce passager ;

e) "destination finale", la destination figurant sur le billet présenté au comptoir d'enregistrement, ou, dans le cas des vols avec correspondances, la destination du dernier vol; les vols avec correspondances disponibles comme solution de remplacement ne sont pas pris en compte si l'heure d'arrivée initialement prévue est respecté ;

f) "refus d'embarquement", le refus de transporter des passagers sur un vol, sauf s'il est raisonnablement justifié de refuser l'embarquement, notamment pour des raisons de santé, de sûreté ou de sécurité, ou de documents de voyages inadéquats ;

g) "personne handicapée" ou "personne à mobilité réduite": toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge.

SECTION 1 ï INFORMATION SUR LôIDENTITE DU OU DES TRANSPORTEURS AERIENS EFFECTIFS

ARTICLE 475

Les dispositions de la présente section s'appliquent au transport aérien de passagers lorsque le vol fait partie d'un contrat de transport et que le transport a commencé en Mauritanie, et que

a) Le vol est au départ d'un aéroport situé sur le territoire mauritanien,

ou

b) Le vol est au départ d'un aéroport situé dans un pays étranger et à destination d'un aéroport situé sur le territoire mauritanien,

Ou

c) Le vol est au départ d'un aéroport situé dans un pays étranger et à destination d'un tel aéroport.

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux vols tant réguliers que non réguliers, et aux vols faisant partie d'un voyage à forfait ou non.

ARTICLE 476

Au moment de la réservation, le contractant du transport aérien informe le passager de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs, quel que soit le moyen utilisé pour effectuer la réservation.

Si l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs n'est pas connue lors de la réservation, le contractant du transport aérien veille à ce que le passager soit informé du nom du ou des transporteurs aériens susceptibles d'assurer effectivement le ou les vols concernés. Dans ce cas, le contractant du transport aérien veille à ce que le passager soit informé de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs dès que cette identité est établie.

Ces informations sont communiquées au passager aérien par écrit ou par voie électronique.

ARTICLE 477

En cas de changement du ou des transporteurs aériens effectifs intervenant après la réservation, le contractant du transport aérien veille à ce que le passager soit informé sans délai du changement, dès qu'il est connu, et ce quelle que soit la raison du changement.

En tout état de cause, le passager en est informé au plus tard au moment de l'enregistrement ou, en cas de correspondance s'effectuant sans enregistrement préalable, avant les opérations d'embarquement.

ARTICLE 478

Le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, selon le cas, veille à ce que le contractant du transport aérien concerné soit informé de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs dès qu'elle est connue, en particulier lorsque cette identité a changé.

ARTICLE 479

L'obligation du contractant du transport aérien d'informer les passagers de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs doit être précisée dans les conditions générales de vente applicables au contrat de transport.

ARTICLE 480

Dans les cas où les dispositions de la section 2 du présent chapitre ne s'appliquent pas, le contractant du transport aérien partie au contrat de transport offre au passager le droit au remboursement du billet ou au réacheminement vers sa destination finale dans les conditions fixées par l'arrêté prévu à l'article 484 lorsque :

a) Le transporteur aérien effectif notifié au passager fait l'objet d'une interdiction d'exploitation qui a conduit à l'annulation du vol concerné,

ou

b) Le transporteur aérien effectif notifié au passager a été remplacé par un autre transporteur aérien effectif qui fait l'objet d'une interdiction d'exploitation ayant conduit à l'annulation du vol concerné.

SECTION 2 ï COMPENSATIONS POUR REFUS D'EMBARQUEMENT, ANNULATION DôUN VOL OU VOL RETARDE

ARTICLE 481

I. ð Les dispositions de la présente section sont applicables :

- aux vols commerciaux de ligne (vols réguliers);
- aux vols compris dans le cadre d'un voyage à forfait (vols charters).

II. ð Les dispositions de la présente section sont applicables:

- aux vols opérés au départ d'un aéroport mauritanien, quelle que soit la compagnie aérienne ;
- aux vols opérés au départ d'un pays étranger à destination de la Mauritanie, pour autant que le transporteur effectuant le vol soit une compagnie aérienne mauritanienne,

et à condition que les passagers disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présentent à l'enregistrement comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit par le transporteur aérien, l'organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé, ou, en l'absence d'indication d'heure, au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ publiée.

ARTICLE 482

Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit de refuser l'embarquement sur un vol, il fait d'abord appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre les passagers concernés et le transporteur aérien effectif. Les volontaires bénéficient, en plus des prestations mentionnées au présent alinéa, d'un droit au remboursement du billet ou au réacheminement vers leur destination finale dans les conditions définies par l'arrêté prévu à l'article 486 du présent décret.

Lorsque le nombre de volontaires n'est pas suffisant pour permettre l'embarquement des autres passagers disposant d'une réservation, le transporteur aérien effectif peut refuser l'embarquement de passagers contre leur volonté. Dans ce cas, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement ces derniers et les faits bénéficier, en outre :

du remboursement du billet ou du réacheminement vers leur destination finale dans les conditions définies par l'arrêté prévu à l'article 486

d'une prise en charge dans les conditions définies par l'article 485

ARTICLE 483

En cas d'annulation d'un vol, le transporteur aérien effectif fait bénéficier les passagers concernés :

- du remboursement du billet ou du réacheminement vers leur destination finale dans les conditions définies par l'arrêté prévu à l'article 486 ;
- d'une prise en charge dans les conditions définies par l'article 485 ;
- d'une indemnisation, à moins que ces passagers soient informés de l'annulation du vol dans des délais fixés par l'arrêté prévu à l'article 486, et compte tenu d'un éventuel réacheminement.

Lorsque les passagers sont informés de l'annulation d'un vol, des renseignements leur sont fournis concernant d'autres transports possibles.

Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu d'indemniser les passagers s'il est en mesure

de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol ainsi que le délai dans lequel il l'a fait.

ARTICLE 484

Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit qu'un vol sera retardé par rapport à l'heure de départ prévue, les passagers se voient proposer par ce transporteur :

- une prise en charge dans les conditions définies par l'article 485, et

- lorsque le retard est d'au moins cinq heures, le remboursement du billet dans les conditions définies par l'arrêté prévu à l'article 486.

ARTICLE 485

La prise en charge des passagers consiste :

a) A leur offrir gratuitement:

- des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer en suffisance compte tenu du délai d'attente ;
- un hébergement à l'hôtel pour la ou les nuits d'attente nécessaire ;
- le transport depuis l'aéroport jusqu'au lieu d'hébergement ;

b) A leur proposer la possibilité d'effectuer gratuitement deux appels téléphoniques ou d'envoyer gratuitement deux télex, deux télécopies ou deux messages électroniques.

Le transporteur aérien effectif porte une attention particulière aux besoins des personnes à mobilité réduite ou de toutes les personnes qui les accompagnent, ainsi qu'aux besoins des enfants non accompagnés.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile détermine, pour chacun des cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard, celles des mesures de prise en charge prévues au présent article dont bénéficient les passagers compte tenu du délai d'attente et/ou de la distance du vol concerné.

ARTICLE 486

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile détermine :

a) Le montant de l'indemnisation dont bénéficient les passagers en fonction de la distance du vol concerné, et compte tenu d'un éventuel réacheminement vers la destination finale, ainsi que les modalités de versement de l'indemnité ;

b) Les modalités de remboursement du billet, notamment le délai et les éléments pris en compte pour ce remboursement, ainsi que les modalités d'un éventuel vol retour des passagers vers leur point de départ initial ;

c) Les modalités du réacheminement des passagers vers leur destination finale.

ARTICLE 487

Le transporteur aérien effectif est tenu d'informer les passagers de leurs droits. Cette information prend la forme :

- d'un avis affiché bien en vue dans la zone d'enregistrement et mentionnant la possibilité pour les personnes concernées de demander au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement le texte énonçant leurs droits, notamment en matière d'indemnisation et d'assistance ;

- d'une notice présenté à chaque passager concerné et reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions de la présente section et des arrêtés pris pour leur mise en œuvre. Les coordonnées de l'Agence nationale de l'aviation civile chargée du contrôle de l'application des dispositions de la présente section en vertu de l'article 501 sont également fournies par écrit au passager.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise le contenu et la forme de l'avis mentionné au deuxième alinéa du présent article ainsi que les personnes concernées par l'application du présent article.

ARTICLE 488

Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe supérieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il ne peut réclamer aucun supplément à ce passager.

Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il rembourse à ce passager une partie du prix du billet dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et compte tenu de la distance du vol concerné.

ARTICLE 489

Les transporteurs aériens effectifs donnent la priorité aux personnes à mobilité réduite et à toutes les personnes qui les accompagnent ainsi qu'aux enfants non accompagnés.

SECTION 3 - DROITS DES PERSONNES HANDICAPEES ET DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

ARTICLE 490

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite qui recourent à des services commerciaux de transport aérien de passagers, ou ont l'intention de le faire, au départ, à l'arrivée ou en transit dans un aéroport situé sur le territoire mauritanien.

Les articles 491, 492 et 498 s'appliquent également aux passagers qui quittent un aéroport situé dans un pays étranger à destination d'un aéroport situé sur le territoire mauritanien, si le transporteur aérien effectif est un transporteur aérien mauritanien.

ARTICLE 491

Un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages ne peut refuser, pour cause de handicap ou de mobilité réduite:

a) D'accepter une réservation pour un vol au départ ou à destination d'un aéroport auquel les dispositions de la présente section s'appliquent ;

b) D'embarquer une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite dans un tel aéroport, si cette personne dispose d'un billet et d'une réservation valables.

ARTICLE 492

I. ð Nonobstant les dispositions de l'article 491, un transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages peut, pour cause de handicap ou de mobilité réduite, refuser d'accepter une réservation pour une personne handicapée ou pour une personne à mobilité réduite ou refuser d'embarquer cette personne :

a) Afin de respecter les exigences de sécurité applicables, qu'elles soient prévues par le droit international ou national ou établies par l'autorité qui a délivré son certificat de transporteur aérien au transporteur aérien concerné ;

b) Si la taille de l'aéronef ou de ses portes rend physiquement impossible l'embarquement ou le transport de cette personne handicapée ou à mobilité réduite.

En cas de refus d'accepter une réservation pour les motifs mentionnés aux points a) ou b), le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages s'efforce de proposer une autre solution acceptable à la personne concernée.

Une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite, à laquelle l'embarquement est refusé sur la base de son handicap ou de sa mobilité réduite, et toute personne qui l'accompagne en application du paragraphe II du présent article bénéficient du droit au remboursement du billet ou au réacheminement vers leur destination finale dans les conditions fixées par l'arrêté prévu à l'article 486. Le droit à un vol retour ou à un réacheminement est subordonné à la réunion de toutes les conditions de sécurité.

II. ð Dans des conditions identiques à celles énoncées au point a) du paragraphe I, un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages peut exiger qu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite se fasse accompagner par une autre personne capable de lui fournir l'assistance qu'elle requiert.

III. ð Lorsqu'un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages fait usage d'une dérogation prévue au paragraphe I ou II, il informe immédiatement la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite de ses motifs. Sur demande, le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages communique ces motifs par écrit à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite dans les cinq jours ouvrables qui suivent la demande.

ARTICLE 493

Un transporteur aérien ou son agent met à disposition du public, sous des formes accessibles, les règles de sécurité qu'il applique au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, ainsi que les éventuelles restrictions à leur transport ou à celui de leurs équipements de mobilité en raison de la taille de l'aéronef.

Un organisateur de voyages met à disposition ces règles de sécurité et restrictions concernant les vols inclus dans les voyages, vacances et circuits à forfait qu'il organise, vend ou offre à la vente.

ARTICLE 494

En coopération avec les usagers de l'aéroport et les organisations représentant les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, l'entité gestionnaire de l'aéroport désigne les points d'arrivée et de départ, situés dans le périmètre de l'aéroport, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des bâtiments du terminal, où les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite peuvent aisément annoncer leur arrivée à l'aéroport et demander de l'assistance.

Les points d'arrivée et de départ visés au premier alinéa sont signalés clairement et donnent, sous des formes accessibles, les informations de base concernant l'aéroport.

ARTICLE 495

I. ð Les transporteurs aériens, leurs agents et les organisateurs de voyages prennent les mesures nécessaires pour la réception, à tous leurs points de vente sur le territoire mauritanien, y compris la vente par téléphone et par l'internet, des notifications de besoin d'assistance émanant des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite.

II. ð Lorsqu'un transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages reçoit une notification de besoin d'assistance, il communique les informations en question aux entités gestionnaires des aéroports de départ, d'arrivée et de transit et au transporteur aérien effectif dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

III. ð Dès que possible après le départ du vol, le transporteur aérien effectif informe l'entité gestionnaire de l'aéroport de destination, s'il est situé sur le territoire mauritanien, du nombre de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite sur ce vol qui ont besoin de l'assistance définie par l'arrêté prévu au IV de l'article 496 ainsi que de la nature de cette assistance.

ARTICLE 496

I. ð Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite arrive dans un aéroport pour un voyage aérien, il incombe à l'entité gestionnaire de l'aéroport de s'assurer que l'assistance définie par l'arrêté prévu au IV du présent article lui est fournie, de telle manière que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation, à condition :

- que ses besoins particuliers en vue de cette assistance aient été notifiés au transporteur aérien ou à son agent ou à l'organisateur de voyages ; cette notification couvre aussi un vol de retour, si le vol aller et le vol de retour ont été réservés auprès du même transporteur aérien ;
- que la personne se présente à l'enregistrement ou arrive à un point situé à l'intérieur du périmètre de l'aéroport et désigné conformément à l'article 494

dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

II. ð Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite transite par un aéroport auquel les dispositions de la présente section s'appliquent ou est transférée par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages du vol pour lequel elle possède une réservation vers un autre vol, il incombe à l'entité gestionnaire de s'assurer que l'assistance définie par l'arrêté prévu au IV du présent article est fournie, de telle manière que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation.

III. ð Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite arrive par voie aérienne dans un aéroport auquel les dispositions de la présente section s'appliquent, il incombe à l'entité gestionnaire de l'aéroport de s'assurer que l'assistance définie par l'arrêté prévu au VI du présent article est fournie, de telle manière que cette personne soit en mesure d'atteindre le point de départ de l'aéroport, au sens de l'article 494.

IV. ð Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile détermine la nature et le contenu de l'assistance fournie sous la responsabilité des entités gestionnaires d'aéroports.

ARTICLE 497

I. ð Il incombe à l'entité gestionnaire d'un aéroport de s'assurer que l'assistance définie par l'arrêté prévu au IV de l'article 496 est fournie sans majoration de prix aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

II. ð L'entité gestionnaire peut fournir cette assistance elle-même ou conclure un contrat, sous sa responsabilité, avec un ou plusieurs tiers pour fournir l'assistance.

III. ð L'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour financer cette assistance, percevoir une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport. Cette redevance doit être établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport en coopération avec les usagers de l'aéroport. Elle doit être répartie entre les usagers de l'aéroport en proportion du nombre total de tous les passagers que chacun d'eux transporte au départ et à destination de cet aéroport.

IV. ð L'entité gestionnaire d'un aéroport tient une comptabilité permettant d'identifier ses activités relatives à l'assistance fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

ARTICLE 498

Un transporteur aérien fournit l'assistance, définie par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, sans majoration de prix à une personne handicapée ou à une personne à mobilité réduite qui part d'un aéroport auquel les dispositions de la présente section s'appliquent, qui arrive à un tel aéroport ou qui transite par un tel aéroport, à condition que cette personne remplisse les conditions prévues au I de l'article 496.

ARTICLE 499

Lorsque des fauteuils roulants ou d'autres équipements de mobilité ou d'assistance sont perdus ou endommagés durant leur manipulation à l'aéroport ou leur transport à bord d'un aéronef, le passager auquel l'équipement appartient est indemnisé, conformément aux règles du droit international et national.

SECTION 4 ï DISPOSITIONS COMMUNES

ARTICLE 500

Les obligations envers les passagers, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite qui sont énoncées au présent chapitre ne peuvent être limitées ou levées, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport.

ARTICLE 501

I. ð L'Agence nationale de l'aviation civile contrôle l'application des dispositions des sections 1, 2 et 3 du présent chapitre.

II. ð Un passager, une personne handicapée ou à mobilité réduite qui estime que les dispositions de la section 1, de la section 2 ou de la section 3 du présent chapitre, selon le cas, ont été violées peut porter réclamation auprès de l'entité responsable de la mise en œuvre de l'obligation dont la violation est alléguée.

Si le demandeur n'obtient pas satisfaction ou, à défaut de réponse de l'entité responsable dans le délai d'un mois à compter de la réception de la réclamation, ce demandeur peut saisir l'Agence nationale de l'aviation civile d'une plainte concernant la violation alléguée.

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent sans préjudice d'un éventuel recours contentieux de droit commun.

III. ð Le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre de la personne physique ou morale qui :

a) Soit ne respecte pas les obligations découlant des dispositions de la section 1 du présent chapitre en matière d'information des passagers sur l'identité du transporteur aérien effectif ;

b) Soit ne respecte pas les obligations fixées par les dispositions de la section 2 du présent chapitre et des arrêtés pris pour leur application en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol ;

c) Soit ne respecte pas les obligations fixées par les dispositions de la section 3 du présent chapitre et des arrêtés pris pour leur application à l'égard des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

Les dispositions des articles 471, 472 et 473 s'appliquent pour la constatation des manquements, le commissionnement des agents chargés de cette constatation, la procédure d'instruction, le prononcé et le recouvrement des amendes ainsi que le recours éventuel contre les décisions du directeur général.

TITRE III - **TRAVAIL AERIEN ET VOLS PRIVES**

CHAPITRE I - TRAVAIL AERIEN

ARTICLE 502

Sont réputés services de travail aérien tous vols exécutés pour autrui et ayant notamment pour objet la prise de vues aériennes photographiques ou cinématographiques; des relevés aéro- topographiques, le jet d'objets ou de matières pour des fins agricoles ou d'hygiène publique ; toutes formes de réclame, publicité ou propagande, telles que panneaux remorqués, écritures célestes, haut-parleurs à bord, des fins éducatives ou scientifiques, telles que exploration du sol ou du sous-sol, étude des ouragans et des cyclones, vols d'acridiens ou d'oiseaux migrateurs, l'enseignement de vol dans les écoles d'aviation dûment autorisées, le transport de personnes, comme baptême de l'air au cours de manifestations publiques d'aviation.

ARTICLE 503

L'agrément d'entreprise de travail aérien prévu à l'article 178 de la loi portant code de l'aviation civile est délivré par le ministre chargé de l'aviation, notamment sur la base de conditions de nature économique définies par l'arrêté mentionné au troisième alinéa du présent article.

L'agrément est accordé aux entreprises requérantes, à titre individuel. Aucune entreprise agréée ne peut céder à une autre entreprise, l'exploitation de tout ou partie de ses activités qui constituent un travail aérien.

Les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait de l'agrément d'une entreprise de travail aérien sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 504

L'agrément d'entreprise de travail aérien reste valable aussi longtemps que l'entreprise remplit les obligations afférentes à cet agrément. Toutefois, il peut faire l'objet d'un réexamen dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 505

L'exercice des activités de travail aérien est subordonné à la détention et au maintien en état de validité de la licence d'exploitation prévue à l'article 179 de la loi portant code de l'aviation civile.

Cette licence d'exploitation est délivrée par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile lorsque :

a) Les aéronefs et leurs équipements utilisés pour les activités de travail aérien sont conformes aux spécifications techniques définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;
b) L'exploitant a mis à la disposition du personnel intéressé un manuel d'activités de travail aérien, préparé par ses soins, qui expose les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations et instructions nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile fixe les règles relatives, notamment, à la

durée de validité de la licence d'exploitation, à son renouvellement, à sa suspension et à son retrait et précise le contenu du manuel d'activités de travail aérien étant entendu que la forme du manuel n'est pas obligatoire pour l'exploitant.

ARTICLE 506

L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'activités de travail aérien prévu au b) de l'article 505 est connu et mis en application par le personnel concerné.

Le manuel doit être tenu à jour. Toute modification de l'activité ayant une incidence sur le manuel doit faire l'objet d'un amendement. L'exploitant dispose d'un délai de un mois, à partir de la date de modification, pour effectuer cet amendement. L'exploitant doit également réviser le manuel en fonction de l'évolution de la réglementation. Tout amendement au manuel doit être notifié à l'Agence nationale de l'aviation civile.

L'exploitant doit informer l'Agence lorsqu'il cesse d'utiliser un manuel. Si cette interruption est supérieure à douze mois l'exploitant doit entreprendre une nouvelle procédure de dépôt.

L'Agence nationale de l'aviation civile peut imposer des modifications au manuel si elle constate que son contenu n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation ou que les personnels de l'exploitant méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes.

ARTICLE 507

Les personnels navigants exerçant une activité de travail aérien doivent avoir suivi les formations spécifiques définies par l'exploitant, et portées au manuel d'activités, pour l'exercice de ces activités.

Ils doivent avoir reçu une déclaration de niveau de compétence délivré par l'un des organismes désignés par l'exploitant pour assurer cette formation.

L'exploitant doit pouvoir justifier de la formation initiale de chaque personnel navigant, de la délivrance de la déclaration de niveau de compétence et des attestations relatives au maintien de ce niveau de compétence.

ARTICLE 508

Sont soumis à l'autorisation de l'Agence nationale de l'aviation civile :

- tout travail aérien occasionnel effectué au moyen d'un aéronef qui n'appartiendrait pas à ou qui ne serait pas affrété par une entreprise titulaire d'un agrément d'entreprise de travail aérien délivré par la Mauritanie ;
- l'organisation de meetings ou de rallyes aériens ;
- l'organisation de tout spectacle comportant des évolutions d'aéronefs.

Les conditions, la forme et la durée de l'autorisation ainsi que les modalités de délivrance et de retrait de l'autorisation sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 509

Les entreprises de travail aérien régulièrement autorisées sont soumises durant l'exercice de leur activité au contrôle de l'Agence nationale de l'aviation civile dans les conditions prévues par la loi portant code de l'aviation civile,

Les dépenses entraînées par ces contrôles sont à la charge des entreprises de travail aérien.

CHAPITRE II - VOLS PRIVES

ARTICLE 510

Sont réputés vols privés toutes les activités aériennes assurées par des entreprises ou des particuliers n'entrant ni dans le cadre du transport aérien ni dans celui du travail aérien : tous les vols exécutés sans rémunération et ayant pour objet, le tourisme, le travail aérien, agricole ou autre, effectué pour le bénéfice exclusif du propriétaire de l'aéronef, le service particulier d'une entreprise, autre qu'une entreprise de transport public, ou d'une personne propriétaire de ou des aéronefs utilisés, l'entraînement en vol de pilotes en vue d'obtenir une licence supérieure.

ARTICLE 511

L'exploitation de vols privés autres que ceux assurés par les aéro-clubs et les écoles d'aviation est autorisée par l'Agence nationale de l'aviation civile et n'est pas soumise à la délivrance d'un agrément.

Toutefois, il est fait obligation à toute personne exploitant ce type de service aérien de se conformer aux prescriptions relatives, notamment, à l'immatriculation, à l'exploitation technique des aéronefs, aux certificats de navigabilité, aux licences du personnel navigant, aux documents de bord, à la police de l'air, ainsi qu'aux règles relatives à la circulation aérienne.

Les conditions techniques d'exploitation des vols privés sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 512

Les exploitants de vols privés ne peuvent en aucun cas assurer les services de transport aérien public ou de travail aérien.

Les mêmes aéronefs ne peuvent effectuer, entre deux points du territoire national desservis par une entreprise de transport aérien régulier, des vols à jours fixes de la semaine et avec une fréquence telle qu'ils peuvent constituer une série de vols réguliers.

LIVRE V - PERSONNELS DE LôAERONAUTIQUE CIVILE

TITRE I - **DISPOSITIONS GENERALES**

CHAPITRE I - **CATEGORIES DE PERSONNELS**

Néant.

CHAPITRE II - **TITRES ET QUALIFICATIONS**

ARTICLE 513

Les conditions dans lesquelles les personnels visés à l'article 185 de la loi portant code de l'aviation civile doivent être pourvus de titres aéronautiques et de qualifications sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 514

Les titres aéronautiques et les qualifications prévus à l'article 186 de la loi portant code de l'aviation civile sont délivrés, prorogés ou renouvelés par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile.

Les décisions prises à l'encontre d'un personnel aéronautique par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en ce qui concerne la délivrance et le renouvellement d'une licence ou qualification…etc., peuvent faire l'objet d'un recours auprès du Ministre chargé de l'aviation civile. Celui-ci se prononce dans les trente jours suivant le dépôt du recours. Le silence gardé à l'issue de ces trente jours vaut rejet de la demande

ARTICLE 515

La délivrance des titres aéronautiques et des qualifications prévus à l'article 186 de la loi portant code de l'aviation civile ainsi que les services associés rendus par l'Agence nationale de l'aviation civile donnent lieu au paiement de redevances dans les conditions fixées aux articles 39 ; 40 et 46 du présent decrét.

ARTICLE 516

Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile peut reconnaître une licence étrangère soit en la validant soit en délivrant une licence mauritanienne sur la base de la licence étrangère et y mentionner les mêmes qualifications que celles portées sur la licence étrangère, à condition que le titulaire possède encore, lors de cette délivrance, la compétence requise et que son aptitude physique et mentale soit jugée satisfaisante.

Les licences étrangères sont acceptées au même titre que celles délivrées par les autorités nationales en vertu d'un accord de libéralisation du transport aérien ou un accord ayant cette portée en matière de transport aérien et avec lequel la présente disposition est compatible

Les membres d'équipage de conduite militaires peuvent obtenir par équivalence les licences et les qualifications y afférentes, s'ils répondent aux conditions de délivrance et de renouvellement de ces licences et de ces qualifications.
Les conditions d'application du présent décret sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation Civile.,

CHAPITRE III - FORMATION POUR L'OBTENTION DES TITRES ET QUALIFICATIONS

ARTICLE 517

En vue d'obtenir une licence du personnel navigant, de contrôleur de la circulation aérienne ou de parachutiste, une carte de stagiaire est délivrée par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile pour permettre au titulaire de recevoir l'instruction théorique et pratique nécessaire.

Un arrêté du Ministre, chargé de l'aviation civile fixe les conditions de délivrance de la carte de stagiaire ainsi que les critères d'agrément des dispositifs de simulation en vol utilisées par les écoles d'aviation et les centres entraînement.

Les agréments prévus à l'article 188 de la loi portant code de l'aviation civile et les habilitations prévues à l'article 189 sont délivrés, prorogés ou renouvelés par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile.

CHAPITRE IV - **MEDECINE AERONAUTIQUE**

ARTICLE 518

Le personnel aéronautique détenteur d'un certificat médical doit être mentalement et physiquement apte à exercer en toute sécurité les privilèges de la licence correspondante.

Un arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile fixe les conditions d'aptitude physique et mentale de délivrance des licences et certificats ou qualifications du personnel aéronautique.

ARTICLE 519

Tout titulaire d'une licence ou carte stagiaire, doit cesser d'exercer les privilèges de sa licence, des qualifications ou autorisations correspondantes dès qu'il est conscient d'une diminution de son aptitude physique et mentale susceptible de le rendre incapable d'exercer en toute sécurité lesdits privilèges.

ARTICLE 520

Si le candidat ne satisfait pas pleinement aux normes médicales prévues, pour la licence considérée, le certificat médical afférent ne doit pas être délivré, prorogé ou renouvelé.

ARTICLE 521

Une dérogation peut être accordée au candidat considéré comme apte sous conditions particulières, après avoir pris en considération la déficience médicale considérée dans l'environnement opérationnel ; la capacité, la compétence et l'expérience du candidat dans ses conditions d'exercice ; les résultats d'un contrôle en vol ou sur simulateur à des fins médicales effectué à sa demande, le certificat médical pourra lui être délivré, prorogé ou renouvelé assorti de toutes limitations, restrictions nécessaires.

Les conditions d'application du présent article sont déterminées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 522

La liste des médecins et organismes de médecine aéronautique agréés est diffusée par l'Agence nationale de l'aviation civile.

ARTICLE 523

Dans l'exercice de ses compétences en matière de médecine aéronautique, l'Agence nationale de l'aviation civile est assistée par des médecins habilités par elle à cet effet. Ces médecins sont qualifiés de « médecins évaluateurs, rattachés à l'Agence nationale de l'aviation civile ».

L'habilitation est délivrée par le directeur général de l'Agence dans des conditions prévues par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 524

L'agrément des organismes de médecine aéronautique prévu à l'article 192 de la loi portant code de l'aviation civile est délivré par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile après avis des médecins évaluateurs rattachés à l'Agence.

L'agrément est délivré pour une durée maximale de trois ans renouvelable.

Est susceptible d'être agréé comme organisme de médecine aéronautique tout groupement constitué de médecins qui :

a) Est composé d'une équipe de médecins remplissant les conditions générales d'exercice de la profession de médecin, spécifiquement formés et expérimentés en médecine aéronautique. Ils doivent avoir acquis une expérience et une connaissance pratique des conditions dans lesquelles les titulaires de licences et qualifications visées à l'article. 186 de la loi portant code de l'aviation civile exercent leurs activités ;

b) Est dirigé par un médecin-chef responsable des visites médicales. Le médecin-chef est signataire des rapports et certificats médicaux ;

c) Est doté des équipements spécialisés nécessaires à des examens approfondis en matière de médecine aéronautique

L'agrément précise le cas échéant les types d'examens que le centre est habilité à effectuer.

Les conditions d'application du présent article et la liste de ces équipements sont déterminées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 525

L'agrément des médecins examinateurs prévu à l'article 192 de la loi portant code de l'aviation civile est délivré par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile après avis des médecins rattachés à l'Agence.

L'agrément est délivré pour une durée maximale de trois ans renouvelable.

Est susceptible d'être agréé comme médecin examinateur ou évaluateur le médecin qui :

a) Remplit les conditions générales d'exercice de la profession de médecin, et notamment qui est inscrit à l'ordre des médecins. La radiation du tableau de l'ordre des médecins ou la suspension temporaire du droit d'exercer entraîne, selon le cas, le retrait de l'agrément ou la suspension temporaire de l'agrément ;

b) Est titulaire du ou des titres de médecine aéronautique déterminés par arrêté. Il doit avoir acquis une expérience et une connaissance pratique des conditions dans lesquelles les titulaires de licences et qualifications visées à l'article 186 de la loi portant code de l'aviation civile exercent leurs activités ;

c) Dispose des équipements techniques nécessaires à la réalisation des examens médicaux.

À l'issue de la période de trois ans, le renouvellement de l'agrément est accordé au médecin examinateur qui a effectué au moins dix examens médicaux pendant les douze mois précédant la demande de renouvellement, dans le respect de la réglementation applicable, et qui a suivi des formations permettant le maintien de sa qualification.

Les conditions d'application du présent article et la liste des équipements spécialisés sont déterminées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 526

Pour l'application du deuxième alinéa de l'article 192 de la loi portant code de l'aviation civile les décisions prises par les organismes de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs peuvent faire l'objet d'un recours administratif auprès du ministre chargé de l'aviation civile. Celui-ci se prononce dans les trente jours suivant le dépôt du recours. Le silence gardé à l'issue de ces trente jours vaut rejet de la demande. Un expert en médecine indépendant pourra, à la demande du candidat, être associé à cette procédure.

ARTICLE 527

Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile prononce la suspension de l'agrément, pour une durée maximale de deux mois, dans le cas prévu à l'article 190 de la loi portant code de l'aviation civile par lettre motivée adressée au médecin-chef de l'organisme de médecine aéronautique ou au médecin examinateur.

Les conditions de retrait de l'agrément par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile dans le respect des dispositions du premier alinéa de l'article 190 de la loi portant code de l'aviation civile.

CHAPITRE V - **DISCIPLINE**

ARTICLE 528

L'organe de discipline prévu à l'article 195 de la loi portant code de l'aviation civile est dénommé « Conseil de discipline du personnel de l'aéronautique civile ». Il est rattaché à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile

Les décisions prises à l'encontre d'un personnel aéronautique par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en ce qui concerne la délivrance et le renouvellement d'une licence ou qualification…ect, peuvent faire l'objet d'un recours auprès du Ministre chargé de l'aviation civile. Celui-ci se prononce dans les trente jours suivant le dépôt du recours. Le silence gardé à l'issue de ces trente jours vaut rejet de la demande.

ARTICLE 529

L'organe de discipline prévu à l'article 195 de la loi portant code de l'aviation civile le conseil de discipline du personnel de l'aéronautique civile est chargé de donner au ministre chargé de l'aviation civile un avis sur l'application de sanctions à l'égard des personnes titulaires de titres aéronautiques délivrés par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile ou validés par celui-ci, à l'encontre desquelles auront été relevés des manquements aux règles édictées par le présent code en vue d'assurer la sécurité et, le cas échéant, par les dispositions prises pour son application.

Le conseil de discipline du personnel de l'aéronautique civile est rattaché à l'Agence nationale de l'aviation civile.

ARTICLE 530

Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline sont :

- l'avertissement ;
- le blâme ;
- la suspension d'une ou de plusieurs licences ou qualifications, assortie ou non d'un sursis et/ou d'une obligation d'un complément de formation pratique et/ou théorique, dans les conditions spécifiées par la décision prononçant la sanction ;
- le retrait définitif d'une ou de plusieurs licences ou qualifications ;
- la suspension avec ou sans sursis de la validation d'une ou de plusieurs licences étrangères ;
- le retrait définitif de la validation d'une ou de plusieurs licences étrangères.

ARTICLE 531

Lorsque la sanction concerne un membre du personnel de l'aéronautique civile ayant obtenu la validation d'une licence étrangère, le ministre chargé de l'aviation civile informe l'autorité aéronautique qui a délivré la licence.

ARTICLE 532

Le conseil de discipline est saisi par le ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 533

Conformément au deuxième alinéa de l'article 192 de la loi portant code de l'aviation civile, le conseil de discipline comprend trois sections correspondant aux trois catégories de personnels de l'aéronautique civile définies à l'article 184 de la loi portant code de l'aviation civile,.

Le conseil de discipline du personnel de l'aéronautique civile comprend :

a) Dans tous les cas, deux membres représentant l'Agence nationale de l'aviation civile, désignés par son directeur général ;

b) En fonction de la catégorie de personnel et de la spécialité dont relève la personne traduite devant la section compétente du conseil, deux membres du personnel de l'aéronautique civile choisis par le ministre chargé de l'aviation civile :

- deux pilotes de la catégorie transport aérien ;
- deux pilotes de la catégorie travail aérien ;
- deux mécaniciens navigants ou un pilote de la catégorie transport aérien et un mécanicien navigant ;
- deux membres du personnel navigant de cabine du transport aérien ;
- deux contrôleurs de la circulation aérienne ;
- deux personnels de service d'information de vol et d'alerte ;
- deux personnels de maintenance des équipements de navigation aérienne ;
- deux agents techniques d'exploitation ;
- deux techniciens d'entretien d'aéronef.

ARTICLE 534

Les membres du conseil de discipline sont nommés pour trois ans par le ministre chargé de l'aviation civile. Leur mandat est renouvelable. Des suppléants peuvent être désignés dans les mêmes formes que les membres titulaires.

Les personnes ayant encouru une condamnation inscrite au casier judiciaire ou l'une des sanctions prévues à l'article ne peuvent faire partie du conseil de discipline.

Cessent de faire partie du conseil de discipline les membres qui viennent à perdre la qualité en vertu de laquelle ils ont été désignés, qui se démettent de leurs fonctions ou qui sont déclarés démissionnaires par le ministre pour absence non justifiée à deux séances consécutives.

Tout membre du conseil dont le mandat est interrompu est remplacé pour le temps à courir jusqu'à l'expiration de ce mandat.

ARTICLE 535

Le ministre chargé de l'aviation civile désigne un président parmi les membres titulaires ou suppléants de chaque section.

Lorsque le conseil de discipline siège, le président désigne le secrétaire de séance qui sera chargé de la rédaction du compte-rendu.

ARTICLE 536

Le président du conseil de discipline notifie à la personne traduite devant le conseil les poursuites dont elle est l'objet, lui fait connaître les griefs formulés à son encontre et l'invite à présenter ses observations par écrit.

L'intéressé dispose à cet effet d'un délai fixé par le président, qui ne peut être inférieur à un mois à compter de la date à laquelle il a reçu notification des poursuites.

Le président convoque l'intéressé à une date telle que ce dernier puisse disposer, compte tenu du temps nécessaire à son déplacement, d'un délai minimum de quinze jours avant sa comparution pour prendre connaissance ou faire prendre connaissance par son représentant ou défenseur de l'intégralité des pièces composant son dossier.

ARTICLE 537

Le président choisit un rapporteur parmi les membres du conseil.

Le rapporteur entend toute personne et recueille toutes les informations utiles à l'instruction de l'affaire. À l'issue de l'instruction, le rapporteur transmet au président son rapport qui est versé au dossier de la personne traduite devant le conseil.

Le conseil entend les personnes dont l'audition est jugée utile, le rapporteur en son rapport, l'intéressé en sa défense. Ce dernier peut se faire assister ou représenter soit par un avocat inscrit au barreau, soit par une personne détentrice des mêmes licences et/ou qualifications.

Au cas où l'intéressé néglige de comparaître ou de se faire représenter, le conseil peut passer outre et délibère valablement.

ARTICLE 538

Les délibérations du conseil ont lieu hors la présence de l'intéressé et de son représentant ou défenseur.

Les délibérations sont secrètes. Le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer la radiation des membres qui auraient méconnu cette disposition.

Un vote ne peut avoir lieu que si plus de la moitié des membres sont présents.

Les votes ont lieu au scrutin secret et à la majorité des voix. En cas de partage des voix, le président fait connaître le sens de son vote et fait jouer sa voix prépondérante.

Le conseil doit faire connaître son avis au ministre chargé de l'aviation civile dans un délai de vingt jours après la fin des auditions..

ARTICLE 539

En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité d'un personnel de l'aéronautique civile et en attendant les conclusions du conseil de discipline, le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excède trois mois.

L'intéressé, bénéficie pendant la durée de la suspension de son salaire minimum garanti.

Sous réserve du deuxième alinéa du présent article ainsi que de conditions contractuelles plus favorables, les conditions de suspension du contrat de travail prévues par la loi n° 2004-017 portant code du travail s'appliquent aux personnels de l'aéronautique civile détenteurs d'une licence ou d'une qualification.

TITRE II - **PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL**

CHAPITRE I - **REGLES GENERALES**

ARTICLE 540

La classification, par section ou par catégorie, du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 541

Pour l'application de l'article 198 de la loi portant code de l'aviation civile, les personnes qui n'ont pas la nationalité mauritanienne, lorsqu'elles sont admises à exercer une activité professionnelle en Mauritanie, peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile défini par l'article 196 de la loi portant code de l'aviation civile.

L'autorisation d'exercer une activité professionnelle en Mauritanie susceptible d'être accordée aux personnes n'ayant pas la nationalité mauritanienne est prise dans le cadre des lois et règlements relatifs au contrôle du séjour et de l'emploi. La décision d'autorisation est prise par le ministre chargé de l'aviation civile.

À titre exceptionnel, les personnes n'ayant pas la nationalité mauritanienne et admises à exercer l'activité du personnel navigant professionnel en Mauritanie peuvent être inscrites sur les registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, dans les conditions fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

CHAPITRE II - **REGISTRES**

ARTICLE 542

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe par arrêté :

a) Les règles applicables à l'établissement et à la tenue des registres prévus aux articles 199 et 200 de la loi portant code de l'aviation civile;

b) Les conditions dans lesquelles les modifications d'inscription, le refus d'inscription, la suspension, la radiation et la réinscription peuvent être prononcées ainsi que les conditions dans lesquelles les intéressés doivent justifier de leur inscription au registre.

CHAPITRE III - **COMMANDANT DE BORD ET EQUIPAGE**

ARTICLE 543

La composition de l'équipage est déterminée d'après le type de l'aéronef, les caractéristiques et la durée du voyage à effectuer et la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté.

Cet équipage est déterminé par l'exploitant en conformité avec les règlements en vigueur.

La liste nominative de l'équipage est dressée avant chaque vol conformément aux règlements en vigueur.

ARTICLE 544

Pour chaque type d'aéronef, l'exploitant indiquera à chaque membre d'équipage les fonctions dont il devra s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence.
Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote.

Le commandant de bord figure en premier sur la liste de l'équipage.

En cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré, de plein droit, jusqu'au lieu de l'atterrissage, par les autres membres de l'équipage, suivant l'ordre fixé par cette liste.

CHAPITRE IV - **CONDITIONS DE TRAVAIL**

ARTICLE 545

Pour l'application du premier alinéa de l'article 206, de la loi portant code de l'aviation civile la durée annuelle du temps de service des salariés qui exercent l'une des fonctions énumérées à l'article 196 de la loi portant code de l'aviation civile, ne peut excéder 2 000 heures, dans lesquelles le temps de vol cale à cale est limité à 900 heures.

Temps de service est le temps décompté depuis le moment où le membre d'équipage doit se présenter à la demande d'un exploitant pour effectuer un service, jusqu'au moment où il est libéré de tout service.

Temps de vol cale à cale est le temps décompté depuis le moment où l'avion se déplace de son parking en vue de décoller, jusqu'au moment où il s'immobilise sur la position de parking attribuée, ou jusqu'au moment où les moteurs sont arrêtés.

Temps de service de vol est le temps décompté depuis le moment où le membre d'équipage doit se présenter à la demande d'un exploitant pour effectuer un temps de service comprenant un vol, jusqu'à la fin du temps de vol cale à cale du dernier vol pendant lequel le membre d'équipage est en fonction.

Pour l'application du deuxième alinéa de l'article 206 de la loi portant code de l'aviation civile outre les périodes de congé légal définies par le code du travail, les salariés mentionnés au premier alinéa du présent article bénéficient d'au moins 7 jours par mois libres de tout service et de toute astreinte. Ces jours doivent être notifiés à l'avance.

Un arrêté pris par le Ministre chargé de l'aviation civile fixe la durée du temps de service et du temps de vol et les exigences en matière de repos compte tenu de l'heure de

présentation, nombre d'atterrissages et types d'opérations….

ARTICLE 546

Tout titulaire d'une licence du personnel navigant doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est fixé par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile. Sont inscrites sur ce carnet la nature et la durée des vols effectués. Le carnet de vol doit être certifié par l'entreprise et ouvert ou arrêté par l'Agence Nationale de l'aviation civile.

Ce carnet doit être communiqué aux services de contrôle sur leur demande et à l'Agence Nationale de l'aviation civile au moment de la délivrance, du renouvellement ou de la validation d'une licence.

Aux fins du présent article, le temps de vol est le temps décompté depuis le moment ou l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

ARTICLE 547

Le commandant de bord est tenu de rendre compte à l'exploitant des circonstances qui l'ont amené à décider de l'interruption de la mission d'un membre de l'équipage.

ARTICLE 548

Dans le cas prévu à l'article 210, de la loi portant code de l'aviation civile l'intéressé est invité à présenter dès sa libération un rapport sur les causes et les circonstances des mesures dont il a été l'objet.

S'il apparaît que celles-ci n'ont pas été motivées par une faute grave de sa part, le solde de son salaire lui est versé sans délai ainsi que le montant de ses frais éventuels de logement et de subsistance au cours de la période considérée.

Dans le cas contraire, s'il est établi que les circonstances de l'internement, la détention ou la captivité sont dues à une faute grave de l'intéressé, ce dernier n'aura pas droit au versement du solde de son salaire, sans préjudice des sanctions éventuelles, lesquelles pourront comporter le remboursement des sommes perçues en application de l'article 210, de la loi portant code de l'aviation civile.

ARTICLE 549

Les membres du personnel navigant peuvent être appelés à suivre à terre les stages d'instruction destinés à améliorer et à perfectionner leurs connaissances professionnelles qui sont jugés nécessaires par les chefs d'entreprises ou les autorités administratives.

ARTICLE 550

Les éléments de rémunération du personnel navigant de l'aéronautique civile qui doivent être pris en considération pour la détermination du salaire mensuel minimum garanti et du salaire global moyen sont fixés par un arrêté ministériel.

CHAPITRE V - **DISPOSITIONS PENALES**

ARTICLE 551

Est puni d'une amende de 250 000 UM au plus tout employeur qui contrevient aux dispositions législatives et réglementaires relatives à la durée légale du travail du personnel navigant. Les contraventions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de navigants employés en méconnaissance des dispositions précitées.

Toute infraction aux dispositions réglementaires relatives à la durée légale du travail du personnel navigant entraîne le retrait de la licence du contrevenant. Ce retrait est prononcé par le directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile pour une durée comprise entre quinze jours et deux mois.

TITRE III - **PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL**

CHAPITRE UNIQUE

ARTICLE 552

Le personnel navigant non professionnel ou privé exerce toutes activités réservées au navigant professionnel sur tout aéronef transportant ou non des passagers et qui n'est pas exploité contre rémunération.

TITRE IV - **AUTRES PERSONNELS AÉRONAUTIQUES**

ARTICLE 553

Le personnel technique au sol tels que les contrôleurs de la circulation aérienne, les techniciens ou mécaniciens de maintenance, les agents techniques d'exploitation doivent être titulaires de licences et qualifications.

Les différentes catégories de licences et qualifications du personnel technique au sol sont fixées par arrêté du Ministre, chargé de l'aviation civile.

LIVRE VI - FORMATION AERONAUTIQUE

TITRE UNIQUE

ARTICLE 554

Les aéro-clubs sont des associations aéronautiques constituées conformément à la loi n° 64-098 du 9 juin 1964 relative aux associations qui ont pour but de promouvoir, de faciliter, d'organiser et de développer la pratique des activités aéronautiques.

ARTICLE 555

Les associations aéronautiques, telles que les aéro-clubs, régulièrement constituées sont agréées par le Ministre chargé de l'aviation civile.

Les conditions et les modalités d'agrément, de retrait ou de suspension et de contrôle sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 556

Pour l'occupation du domaine public aéroportuaire, les aéro-clubs agréés peuvent bénéficier d'une réduction ou d'une exonération de la redevance domaniale.

Sont exonérés de la redevance ou de la taxe d'atterrissage, les aéronefs habituellement exploités par les aéro-clubs agréés lorsqu'ils atterrissent sur leur aérodrome d'attache.

ARTICLE 557

Les aéro-clubs agréés peuvent être habilités à organiser les compétitions sportives régionales, nationales et internationales.

ARTICLE 558

Les jeunes gens de nationalité mauritanienne qui n'ont pas atteint l'âge de vingt-cinq ans et qui pratiquent une activité aéronautique peuvent bénéficier de bourses de pilotage en vue de la formation à ces activités aéronautiques.

Ces bourses sont accordées dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget et sont attribuées par le ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 559

Les aéro-clubs agréés peuvent bénéficier, dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget, de subventions destinées à améliorer la sécurité et à favoriser la formation aéronautique des jeunes.

Ces subventions sont octroyées par le ministre chargé de l'aviation civile. Elles tiennent compte de l'activité de l'aéro-club et de sa bonne organisation.

ARTICLE 560

Afin d'encourager le développement de l'aviation légère, un aéroclub peut être autorisé à faire effectuer, en avion ou en hélicoptère, par des membres bénévoles, des vols locaux à

titre onéreux au profit de personnes étrangères à l'association, aux conditions fixées ci-après.

a) Le vol local est un vol de moins de trente minutes entre le décollage et l'atterrissage, n'impliquant pas de transport entre deux aérodromes et durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres de son point de départ.

b) L'aéroclub doit souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile tant à l'égard des personnes transportées qu'à l'égard des tiers,

c) L'aéroclub ne doit effectuer ni démarchage ni publicité à titre onéreux et limiter cette activité à trois fois une journée au plus dans l'année civile.

d) Les aéronefs utilisés ne peuvent être que ceux habituellement exploités par l'aéroclub.

e) Les vols en formation ou comportant des exercices de voltige sont exclus des présentes dispositions.

ARTICLE 561

Les aéro-clubs peuvent être agréés comme écoles d'aviation ou centre d'entraînement.

ARTICLE 562

L'instruction, l'entraînement, le perfectionnement à terre et en vol du personnel aéronautique ne peuvent avoir lieu que dans des écoles ou des centres ayant reçu l'agrément du Ministre chargé de l'aviation civile sur justification de leur capacité technique. Ces écoles et centres doivent disposer d'une organisation technique et d'un personnel de surveillance garantissant un bon enseignement par des instructeurs qualifiés.

ARTICLE 563

Un arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile fixe la forme, les conditions de délivrance d'agrément aux écoles et centres précités, et les modalités d'approbation des programmes d'études et d'enseignement ainsi que les conditions dans lesquelles le contrôle par les inspecteurs de l'aéronautique civile désignés à cet effet doit être effectué.

LIVRE VII - ENQUÊTES TECHNIQUES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE

TITRE I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE UNIQUE

ARTICLE 564

En application de l'article 197 du Code de l'aviation civile, le ministre chargé de l'aviation civile, sur proposition du président de la Commission d'enquête, peut déléguer à un Etat étranger la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut accepter la délégation par un Etat étranger de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique.

Le président de la Commission d'enquête organise la participation de l'Etat mauritanien aux enquêtes techniques menées par un Etat étranger dans les conditions prévues par les conventions internationales auxquelles la Mauritanie est partie.

ARTICLE 565

Les Etats concernés par un accident ou un incident peuvent désigner un représentant accrédité et un ou plusieurs conseillers ou experts qui participent à l'enquête technique sous le contrôle de la Commission d'enquête.

Le président de la Commission d'enquête fixe les règles de participation de ces représentants et conseillers dans les conditions prévues par les conventions internationales auxquelles la Mauritanie est partie.

TITRE II - ORGANISME D'ENQUÊTE

CHAPITRE UNIQUE

ARTICLE 566

L'organisme chargé, en application de l'article 228 de la loi portant code de l'aviation civile, de procéder aux enquêtes techniques relatives aux accidents ou incidents dans l'aviation civile est un organisme ad hoc placé auprès du ministre chargé de l'aviation civile et désigné sous le nom de Commission d'enquête.

La Commission d'enquête est constituée à la suite de tout accident ou incident grave d'aviation civile et, le cas échéant, de tout autre incident d'aviation civile. Elle est également constituée lorsque les autorités mauritaniennes acceptent la délégation par un État étranger de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique et lorsque la Mauritanie est appelée à participer aux enquêtes techniques menées par un État étranger.

L'activité de la Commission d'enquête prend fin à la publication du rapport d'enquête ou à la publication de l'avis rendu par la Commission sur les suites que les destinataires des

recommandations de sécurité entendent leur donner, comme prévu au deuxième alinéa de l'article 591, lorsque de telles recommandations figurent dans le rapport d'enquête.

ARTICLE 567

Le président de la Commission d'enquête est nommé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, parmi les fonctionnaires de l'Etat ayant au moins cinq ans d'expérience professionnelle de l'aviation civile. Il est reconduit tacitement dans ses fonctions pour chaque Commission d'enquête constituée sur une période de trois ans à compter de la constitution de la première Commission d'enquête pour laquelle il est nommé.

ARTICLE 568

La Commission d'enquête comprend des enquêteurs techniques et des agents techniques et administratifs, qui sont des fonctionnaires détachés sur demande motivée du président de la Commission d'enquête.

Les enquêteurs techniques sont désignés par le président de la Commission d'enquête en fonction du type d'accident ou d'incident objet de l'enquête et commissionnés par le ministre chargé de l'aviation civile. Le retrait du commissionnement est effectué par le ministre chargé de l'aviation civile sur demande motivée du président de la Commission d'enquête.

ARTICLE 569

La Commission d'enquête peut faire appel à des experts, y compris de nationalité étrangère.

En fonction du type d'accident ou d'incident objet de l'enquête, ces experts peuvent notamment être :

- une personne recrutée pour sa connaissance de la navigation aérienne ;
- une personne recrutée pour sa connaissance de la conduite des aéronefs ;
- une personne recrutée pour sa connaissance de l'exploitation des aéronefs ;
- une personne recrutée pour sa connaissance de la construction aéronautique ;
- une personne recrutée pour sa connaissance des aérodromes ;
- une personne recrutée pour sa connaissance des licences du personnel ;
- une personne recrutée pour sa connaissance de la navigabilité des aéronefs ;
- une personne recrutée pour sa compétence particulière en rapport avec le type d'accident ou d'incident.

Ces experts sont soumis au secret professionnel dans les mêmes conditions que les membres de la Commission d'enquête.

ARTICLE 570

La Commission d'enquête peut faire appel à des experts d'organismes homologues d'Etats membres de l'organisation de l'aviation civile internationale. Ces experts sont soumis au secret professionnel dans les mêmes conditions que les membres de la Commission d'enquête.

ARTICLE 571

Les enquêteurs de première information prévus au deuxième alinéa de l'article 229 de la loi portant code de l'aviation civile sont habilités par le ministre chargé de l'aviation civile, après avis de l'autorité hiérarchique dont ils dépendent, parmi les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile. L'habilitation est valable pour une durée de trois ans.

Les services de l'aviation civile au niveau de chaque circonscription administrative régionale doivent comprendre au moins un enquêteur de première information.

ARTICLE 572

Le ministre chargé de l'aviation civile s'assure que les enquêteurs de première information disposent en permanence des compétences techniques et de la maîtrise des aspects de la législation et de la réglementation relatifs aux enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation civile nécessaires à l'exercice des fonctions pour lesquelles ils sont habilités.

ARTICLE 573

Les enquêteurs de première information agissent sous l'autorité du président de la Commission d'enquête et ne font rapport qu'à lui. Ils sont soumis au secret professionnel. Sur demande motivée du président de la Commission d'enquête, le ministre chargé de l'aviation civile retire l'habilitation d'un enquêteur de première information.

ARTICLE 574

Le président de la Commission d'enquête dirige l'action de la Commission. Il en arrête l'organisation et a autorité sur tous ses membres.

Il est l'ordonnateur secondaire des recettes et des dépenses de la Commission.

ARTICLE 575

Le président de la Commission d'enquête détermine l'étendue de l'enquête technique et la procédure à suivre pour effectuer celle-ci.

ARTICLE 576

Le président de la Commission d'enquête désigne un enquêteur technique chargé d'organiser, de conduire et de contrôler l'enquête technique.

ARTICLE 577

La Commission d'enquête peut proposer au ministre chargé de l'aviation civile toute modification de la réglementation susceptible d'améliorer son fonctionnement et le déroulement de l'enquête technique, notamment en ce qui concerne la préservation des éléments de cette enquête, dans le respect des engagements internationaux pris par la Mauritanie.

ARTICLE 578

Les recettes et les dépenses de la Commission d'enquête sont imputées sur le budget de l'État.

ARTICLE 579

Dans les conditions prévues par l'article 30 de la loi organique n° 78-011 du 19 janvier 1978 relative aux lois de finances afin d'assurer la continuité des activités de la Commission d'enquête, des crédits d'avances peuvent être ouverts par décret d'avance.

TITRE III - **LœENQUÊTE TECHNIQUE**

ARTICLE 580

L'enquête technique de première information est ouverte dès réception par les enquêteurs de première information de la déclaration d'accident ou d'incident grave prévue à l'article 582 et/ou des éléments nécessaires au démarrage de l'enquête.

Le ministre chargé de l'aviation civile arrête les dispositions qui permettent aux enquêteurs de première information de disposer des moyens et facilités nécessaires au démarrage de l'enquête sans délai.

TITRE IV - **DIFFUSION ET TRAITEMENT DES INFORMATIONS, DES RAPPORTS DœENQUETE ET DES RECOMMANDATIONS DE SECURITE**

CHAPITRE UNIQUE

ARTICLE 581

Sous réserve des dispositions de l'article 68 de la loi portant code de l'aviation civile, toute personne qui découvre une épave ou un élément d'aéronef est tenue d'en faire la déclaration sans délai au service de police ou de gendarmerie le plus proche.

Le fait de ne pas se conformer à l'obligation de déclaration prévue au premier alinéa est puni d'une amende de 20 000 UM au plus.

ARTICLE 582

Le ministre chargé de l'aviation civile arrête la liste des incidents qui, outre les accidents, doivent faire l'objet d'une déclaration. Les incidents qui figurent dans cette liste comprennent au moins les incidents graves énumérés en annexe au présent livre.

La liste est publiée au Journal officiel de la République Islamique de Mauritanie.

ARTICLE 583

Le commandant de bord d'un aéronef visé à l'article 222 de la loi portant code de l'aviation civile, et effectuant un vol dans l'espace aérien mauritanien doit déclarer sans retard au responsable chargé de la circulation aérienne le plus proche ou au centre de contrôle régional avec lequel il est en liaison tout accident ou tout incident figurant dans la liste prévue à l'article 582, impliquant son aéronef et constaté par lui. Dans la mesure du

possible, la déclaration précise si l'accident ou l'incident a causé des dommages aux personnes ou aux biens.

Si le commandant de bord est empêché de faire cette déclaration, celle-ci est faite sans retard au ministre chargé de l'aviation civile selon les modalités fixées par l'arrêté prévu à l'article 588 par l'exploitant de l 'aéronef, le président de l 'aéroclub dont dépend l'aéronef ou le propriétaire de l'aéronef.

Lorsque l'accident ou l'incident est survenu hors de l'espace aérien mauritanien à un aéronef immatriculé en Mauritanie ou exploité par une personne physique ou morale dont le siège ou le principal établissement est situé en Mauritanie, la déclaration est faite dans les conditions prévues au deuxième alinéa du présent article.

ARTICLE 584

Dans les organismes ou entreprises mettant en œuvre des procédures d'information agréées, certifiées ou reconnues par l'Etat mauritanien comme garantissant la préservation et la bonne transmission de l'information, la déclaration d'accident ou d'incident reçue par un agent peut être transmise par son employeur au ministre chargé de l'aviation civile selon les modalités fixées par l'arrêté prévu à l'article 587

ARTICLE 585

Les agents chargés du contrôle ou de l'information de la circulation aérienne générale informent le ministre chargé de l'aviation civile selon les modalités fixées par l'arrêté prévu à l'article 587 de tout accident ou de tout incident figurant dans la liste prévue à l'article 582 et dont ils sont informés ou qu'ils constatent.

ARTICLE 586

Les dirigeants des sociétés assurant la conception, la construction, l'entretien, la révision et la classification des aéronefs et de tous leurs éléments, et dont le siège ou le principal établissement est situé en Mauritanie déclarent sans retard au ministre chargé de l'aviation civile selon les modalités fixées par l'arrêté prévu à l'article 585, dès qu'ils en ont connaissance, tout accident ou tout incident figurant dans la liste prévue à l'article 582 et survenu à ces aéronefs ou à leurs éléments.

ARTICLE 587

La déclaration d'accident ou d'incident doit être faite auprès de l'Agence nationale de l'aviation civile.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise les modalités de la déclaration d'accident ou d'incident et le traitement dont elle est l'objet, notamment :

- les coordonnées du service et des agents de l'ANAC auprès desquels la déclaration doit être faite ou transmise ;
- les modes de déclaration et de transmission de l'information ;
- le contenu de la déclaration ;
- la procédure permettant au ministre chargé de l'aviation civile de prendre connaissance sans retard de la déclaration en particulier en cas d'accident ou d'incident grave ;
- la procédure permettant de porter sans délai à la connaissance des enquêteurs de première information et du président de la Commission d'enquête la déclaration

d'accident ou d'incident grave ainsi que les autres éléments nécessaires au démarrage de l'enquête.

ARTICLE 588

Le ministre chargé de l'aviation civile définit un système permettant de collecter, d'évaluer, de traiter et de stocker dans une base de données les informations issues des comptes rendus d'événements ainsi que les informations relatives aux accidents et incidents respectivement mentionnés aux premier et deuxième alinéas de l'article 233.de la loi portant code de l'aviation civile.

Le système de bases de données doit utiliser un format normalisé de façon à faciliter l'échange des données avec d'autres Etats.

Le système de base de données est mis en œuvre par l'Agence nationale de l'aviation civile.

ARTICLE 589

Afin de rendre publiques des informations relatives à l'enquête technique comme prévu au deuxième alinéa de l'article 243, de la loi portant code de l'aviation civile le président de la Commission d'enquête recours aux moyens et supports qu'il estime appropriés.

ARTICLE 590

Le président de la Commission d'enquête peut recevoir les victimes d'accidents d'aviation civile, leurs familles et leurs associations représentatives.

ARTICLE 591

Les destinataires de recommandations de sécurité prévues au premier alinéa de l'article 223 de la loi portant code de l'aviation civile disposent d'un délai, fixé par la Commission d'enquête et compris entre soixante et quatre-vingt-dix jours à compter de leur réception, pour faire connaître à la Commission les suites qu'ils entendent leur donner et le délai nécessaire à leur mise en œuvre.

La Commission d'enquête rend un avis sur les informations transmises par les destinataires de recommandations de sécurité comme prévu au premier alinéa du présent article. Cet avis est publié au Journal officiel de la République Islamique de Mauritanie.

ARTICLE 592

Sont abrogées toutes les dispositions antérieures contraires au présent décret..

ARTICLE 593

Les Ministres de la Défense Nationale , de l'Intérieur et de la Décentralisation, des Finances et de l'Equipements et des Transports sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Islamique de Mauritanie.

Nouakchott le……..

Docteur Moulaye Ould MOHAMED LAGHDAF

Le Ministre de l'Equipements et des Transports

Yahya Ould HADEMINE

Ampliations :

-MSG/PR 2

- PM 2

-MDN 2

-MID 2

-MF 2

-MET 2

-IGE 2

-DL 2

-ANAC 2

-JO 2

-Archives 2

ANNEXE I

DEFINITIONS

Pour l'application du présent décret sont considérés:

Accident: Evénement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel se produit l'un des faits suivants:

a) Une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'aéronef, ou
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
- directement exposée au souffle des réacteurs, sauf, s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès , ou

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
- qui altère ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf, s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement, ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Incident grave : Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

Incident : Evénement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéronef dŒtat : tout aéronef utilisé dans les services militaires, des douanes ou de sûreté.

Blessure grave : Blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

a) nécessite l'admission dans un établissement de santé publique ou privé pendant plus de quarante huit heures commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies , ou
b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) , ou
c) se traduit par des déchirures provoquant une hémorragie ou de lésions des nerfs, des muscles ou des tendons, ou
d) se traduit par une lésion d'un organe interne, ou
e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de cinq pour cent de la surface du corps, ou
f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

Bureau des Enquêtes accidents et incidents d'aéronefs : Structure du ministère du transport chargée des enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aéronefs civils.

Causes : Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident.

Certificat de navigabilité : Document par lequel le ministre du transport atteste que l'aéronef est autorisé à circuler dans les conditions correspondantes à la catégorie d'emploi du certificat délivré.

Conseiller : Personne nommée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.

Enquête technique : Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse des renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

Enquêteur responsable : Personne chargée de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.

Compte rendu préliminaire : Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête technique.

Compte rendu de données d'accident/incident : Communication électronique adressée à l'organisation de l'aviation civile internationale à l'issue de l'enquête sur l'accident ou l'incident et contenant des renseignements précis et complets avec mention des causes et des recommandations de sécurité.

Enregistreur de bord : Tout type d'enregistreur installé
à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

Etat de conception : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

Etat de construction : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

Etat de l'exploitant : Etat où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

Etat d'immatriculation : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Etat d'occurrence : Etat sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

Exploitant : Toute personne physique ou morale qui se livre ou se propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Masse maximale : Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Permis d'exploitation aérienne : Permis autorisant un exploitant à exercer une activité de transport aérien.

Programme national de sécurité: Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité

Recommandation de sécurité: Proposition formulée sur la base de renseignements résultant de l'enquête en vue de prévenir des accidents ou des incidents.

Représentant accrédité: Personne désignée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre Etat.

ANNEXE II

LISTE D'INCIDENTS GRAVES

La présente liste constitue une liste non exhaustive d'incidents graves devant figurer sur la liste des incidents arrêtée par le ministre chargé de l'aviation civile en vertu de l'article 580 Quasi-collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée ;

1) Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse ;
2) Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre ;
3) Décollages d'une piste fermée ou non libre avec une très faible marge par rapport aux obstacles ;
4) Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre ;
5) Performances ou décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues ;
6) Incendies ou fumée dans la cabine des passagers ou dans les compartiments de fret ou incendies de moteur, même si ces incendies ont été éteints au moyen d'agents extincteurs ;
7) Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite ;

8) Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteurs non classées comme accidents ;

9) Pannes multiples d'un ou de plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef ;

10) Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol ;

11) Quantité de carburant qui exige du pilote qu'il déclare une urgence ;

12) Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste ;

13) Pannes de systèmes, phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef ;

14) Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.

ANNEXE **III**

LISTE DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

1. L'assistance administrative au sol et la supervision comprennent :

- les services de représentation et de liaison avec les autorités locales ou toute autre personne, les débours effectués pour le compte de l'usager et la fourniture de locaux à ses représentants ;
- le contrôle du chargement, des messages et des télécommunications ;
- le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement ;
- tout autre service de supervision avant, pendant ou après le vol et tout autre service administratif demandé par l'usager.

2. L'assistance «passagers» comprend toute forme d'assistance aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages et leur transport jusqu'aux systèmes de tri.

3. L'assistance «bagages» comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue du départ, leur chargement et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport de bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.

4. L'assistance «fret et poste» comprend :

- pour le fret, tant à l'exportation qu'à l'importation ou en transit, la manipulation physique du fret, le traitement des documents qui s'y rapportent, les formalités douanières et toute mesure conservatoire convenue entre les parties ou requise par les circonstances ;
- pour la poste, tant à l'arrivée qu'au départ, le traitement physique du courrier, le traitement des documents qui s'y rapportent et toute mesure conservatoire convenue entre les parties ou requise par les circonstances.

5. L'assistance «opérations en piste» comprend :

- le guidage de l'avion à l'arrivée et au départ ;
- l'assistance au stationnement de l'avion et la fourniture de moyens appropriés ;
- les communications entre l'avion et le prestataire des services côté piste ;
- le chargement et le déchargement de l'avion, y compris la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires, le transport de l'équipage et des passagers entre l'avion et l'aérogare, ainsi que le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare ;
- l'assistance au démarrage de l'avion et la fourniture des moyens appropriés ;
- le déplacement de l'avion tant au départ qu'à l'arrivée, la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires ;
- le transport, le chargement dans l'avion et le déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons.

6. L'assistance «nettoyage et service de l'avion» comprend :

- le nettoyage extérieur et intérieur de l'avion, le service des toilettes, le service de l'eau ;
- la climatisation et le chauffage de la cabine ;
- l'aménagement de la cabine au moyen d'équipements de cabine, le stockage de ces équipements.

7. L'assistance «carburant et huile» comprend :

- l'organisation et l'exécution du plein et de la reprise du carburant, y compris son stockage, le contrôle de la qualité et de la quantité des livraisons ;
- le plein d'huile et d'autres ingrédients liquides.

8. L'assistance « entretien en ligne » comprend :

- les opérations régulières effectuées avant le vol ;
- les opérations particulières requises par l'usager ;
- la fourniture et la gestion du matériel nécessaire à l'entretien et des pièces de rechange ;
- la demande ou réservation d'un point de stationnement et/ou d'un hangar pour effectuer l'entretien.

9. L'assistance «opérations aériennes et administration des équipages» comprend :

- la préparation du vol à l'aéroport de départ ou dans tout autre lieu ;
- l'assistance en vol, y compris, le cas échéant, le changement d'itinéraire en vol ;
- les services postérieurs au vol ;
- l'administration des équipages.

10. L'assistance «transport au sol» comprend :

- l'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différentes aérogares du même aéroport, mais à l'exclusion de tout transport entre l'avion et tout autre point dans le périmètre du même aéroport ;
- tous les transports spéciaux demandés par l'usager.

11. L'assistance «service commissariat» (catering) comprend :

- la liaison avec les fournisseurs et la gestion administrative ;
- le stockage de la nourriture, des boissons et des accessoires nécessaires à leur préparation ;
- le nettoyage des accessoires ;
- la préparation et la livraison du matériel et des denrées.

TABLE DES MATIERES

LIVRE I - DISPOSITIONS GENERALES 1

*Titre I - **Agence nationale de lôaviation civile..... 1***

Chapitre I - Statut et missions 1

Chapitre II - Organisation et fonctionnement 7

Chapitre III - Régimes administratif, financier et comptable..... 12

Chapitre IV - Inspecteurs et Inspections 17

*Titre II - **Sûreté et sécurité..... 19***

LIVRE II - AÉRONEFS .....ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

*Titre I - **Dispositions générales.....** Erreur ! Signet non défini.*

*Titre II - **Immatriculation, nationalité et propriété des aéronefs** Erreur ! Signet non défini.*

Chapitre I - Immatriculation et nationalité des aéronefs Erreur ! Signet non défini.

Chapitre II :Navigabilité des aéronefsé é é é é é é é é é é é é é é é é é .28

Chapitre II - Hypothèque et privilèges sur les aéronefs Erreur ! Signet non défini.

Chapitre III - Saisie et vente forcée des aéronefs 32

*Titre III - **Circulation et interception des aéronefs .....** Erreur ! Signet non défini.*

Chapitre I - Droit de circulation 35

Chapitre II - Atterrissage 37

Chapitre III - Police de la circulation des aéronefs 39

Chapitre IV - Sécurité de la navigation aérienne..... Erreur ! Signet non défini.

Chapitre V - Redevances 44

*Titre IV - **Dommages et responsabilités..... 45***

Chapitre I - Responsabilité des équipages et des exploitants 45

Chapitre II - Assistance ï Recherche et sauvetage ï Epaves ï Déclarations dôaccidents ou dôincidents 46

*Titre V - **Dispositions pénales..... 47***

*Titre VI - **sanctions administratives 47***

LIVRE III - AÉRODROMES 49

*Titre I - **Dispositions générales** **49***
Chapitre I - Définitions, règles générales de création, dôutilisation et de contrôle 49
Chapitre II - Police des aérodromes et des installations à usage aéronautique 51

*Titre II - **Aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique** Erreur ! Signet non défini.*
Chapitre I - création, ouverture et utilisation, classification 70
Chapitre II - Police 77
Chapitre III - exploitation et gestion 77
Chapitre IV - Services dôassistance en escale 79
Chapitre V - Redevances 86
Chapitre VI - Environnement des aérodromes 91

*Titre III - **Aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique** **95***
Chapitre I - Catégories dôaérodromes 95
Chapitre II - Aérodromes à usage restreint 95
Chapitre III - aérodromes a usage privé 97

*Titre IV - **Servitudes aéronautiques** **100***
Chapitre I - Dispositions générales 98
Chapitre II - Servitudes aéronautiques de dégagement 99
Chapitre III - Servitudes aéronautiques de balisage 101
Chapitre IV - Autorisation spéciale pour lôétablissement de certaines installations 102
Chapitre V - Terrains réservés 102

*Titre V - **Dispositions pénales** **103***
Chapitre I - Servitudes aéronautiques 103
Chapitre II - Protection des aérodromes, des aéronefs au sol et des installations à usage aéronautique 103
Chapitre III - Dispositions communes 103

LIVRE IV - SERVICES AÉRIENS 105

*Titre I - **Dispositions générales** **105***

*Titre II - **Transport aérien** **105***
Chapitre I - Dispositions générales ï Définition 105
Chapitre II - Contrat de transport 105
Chapitre III - Entreprises de transport aérien 112
Chapitre IV - Droits des passagers aériens 120

*Titre III - **Travail aérien et vols privés** **128***
Chapitre I - Travail aérien 128
Chapitre II - Vols privés 130

LIVRE V - PERSONNELS DE LôAERONAUTIQUE CIVILE 131

*Titre I - **Dispositions générales** **131***
Chapitre I - Catégories de personnels 131
Chapitre II - Titres et qualifications 131
Chapitre III - Formation pour lôobtention des titres et qualifications 132
Chapitre IV - Médecine aéronautique 132
Chapitre V - Discipline 135

*Titre II - **Personnel navigant professionnel** **138***
Chapitre I - Règles générales **138**
Chapitre II - Registres **138**
Chapitre III - Commandant de bord et équipage **139**
Chapitre IV - Conditions de travail **139**
Chapitre V - Dispositions pénales **141**
*Titre III - **Personnel navigant non professionnel** **141***
Chapitre unique **141**
*Titre IV - **autres personnels aéronautiques** **141***
Chapitre I - Personnels des services de la circulation aérienne Erreur ! Signet non défini.
Chapitre II - Agents technique dôexploitation ..... Erreur ! Signet non défini.
LIVRE VI - FORMATION AERONAUTIQUE **142**
Titre unique** **142
LIVRE VII - ENQUÊTES TECHNIQUES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS DôAVIATION CIVILE **132**
*Titre I - **Dispositions générales** **144***
Chapitre unique **144**
*Titre II - **Organisme dôenquête** **144***
Chapitre unique **144**
*Titre III - **Lôenquête technique** **147***
*Titre IV - **Diffusion et traitement des informations, des rapports dôenquête et des recommandations de sécurité** **147***
Chapitre unique **147**